



UNIVERSIDAD ANDINA DEL CUSCO

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA



TESIS

“LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PEATÓN QUE OCASIONA UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO SIEMPRE Y CUANDO ÉSTE NO HAYA RESULTADO CON LESIONES GRAVES O LA MUERTE”

PARA OPTAR AL TÍTULO PROFESIONAL DE
ABOGADO

PRESENTADO POR: BACHILLER

DARWIN ENRIQUE YÁBAR VALENCIA

ASESOR: DR. ANTONIO SALAS CALLO

CUSCO-PERÚ

2020



RESUMEN

En el presente trabajo de investigación, haremos un análisis de la responsabilidad civil, propiamente la extracontractual, y con la información respectiva trataremos de identificar la responsabilidad civil en un accidente de tránsito que es provocado por el peatón. Todos los que conducimos un vehículo tenemos conocimiento de que al hacer uso de este, nos enfrentamos a muchos riesgos, incluido la imprudencia del peatón. Las personas que vivimos en una sociedad tenemos derechos y obligaciones, y que todos somos iguales ante la ley, eso es lo que dice La Constitución y otras normas, en ese entender, tocaremos temas importantes que están dentro de la responsabilidad, como los elementos para que se configure y la víctima pueda pedir una reparación, la subjetividad del agente, la objetividad de los daños, y cómo es que se rompe esta relación entre causa y efecto, en fin, todos estos temas, repito importantes serán abordados y con la amplia información de juristas, como Trazegniec, Osterling, Sessarego, y muchos más. Bajo el Instituto de la responsabilidad civil todas las personas estamos en la obligación de resarcir el daño causado ya sea por dolo o culpa, más no ocurre si un sujeto imprudente en estado ecuánime, en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas provoca un accidente de tránsito y el conductor hace todo lo posible para no atropellarlo, producto de este hecho el vehículo queda dañado, impactar con otro vehículo o vivienda, como también pueden haber lesiones personales, en este caso por lo general la justicia siempre hará responsable al conductor y/o propietario del vehículo y el peatón siempre quedará impune. Por consiguiente la investigación está centrada en ese punto y cuáles son los motivos por los que la legislación es benevolente con el peatón imprudente.

Palabras Clave:

Responsabilidad Contractual y Responsabilidad Extracontractual – Accidentes de tránsito – Responsabilidad del peatón.



ABSTRACT

In this research work, we will do an analysis of civil liability, properly the tort, and with the respective information we will try to identify civil liability in a traffic accident that is caused by the pedestrian. All of us who drive a vehicle are aware that when using it, we face many risks, including the recklessness of the pedestrian. People who live in a society have rights and obligations, and that we are all equal before the law, that is what the Constitution and other regulations say, in that understanding, we will touch on important issues that are within responsibility, such as the elements to that is configured and, the victim can request reparation, the agent's subjectivity, the objectivity of the damages, and how is it that this relationship between cause and effect is broken, in short, all these issues, I repeat important, will be addressed and with the extensive information from lawyers, such as Trazegniec, Osterling, Sessarego, and many more. Under the Institute of civil liability, all people are under the obligation to compensate the damage caused either by fraud or fault, but it does not happen if a reckless subject in a fair state, in a state of drunkenness or under the influence of drugs causes an accident of traffic and the driver does everything possible not to run over him, as a result of this fact the vehicle is damaged, impact with another vehicle or home, as well as there may be personal injuries, in this case usually the justice will always hold the driver responsible and / or owner of the vehicle and the pedestrian will always go unpunished. Therefore the investigation is focused on that point and what are the reasons why the legislation is kind to the reckless pedestrian.

Keywords:

Contractual Liability and Tort Liability - Traffic Accidents - Pedestrian Liability.



CONTENIDO

INDICE

PRESENTACIÓN	4
CAPÍTULO I.....	5
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	5
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	7
1.2.1. Problema Principal	7
1.2.2. Problemas Secundarios.....	7
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.3.1. Objetivo General.....	7
1.3.2. Objetivos Específicos	7
1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	8
1.4.1. Conveniencia	8
1.4.2. Relevancia Social	8
1.4.3. Implicancias Prácticas	9
1.4.4. Valor Teórico.....	9
1.4.5. Unidad Metodológica	9
1.5. VIABILIDAD DEL ESTUDIO	10
1.6. HIPÓTESIS.....	10
1.6.1 Hipótesis General	10



1.6.2 Hipótesis Específicas	10
1.7. CATEGORÍA DE ESTUDIO	11
CAPÍTULO II	13
2. MARCO TEÓRICO	13
2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN	13
2.1.1 Antecedente (Nacional)	13
2.1.3 Antecedente (Internacional)	15
2.2 BASES TEÓRICAS	16
2.2.1. Evolución de la Responsabilidad Civil	17
2.2.2. La Responsabilidad Civil en el Código Civil Peruano	19
2.2.3. La Responsabilidad Civil	24
2.2.4. Similitudes y diferencias entre la Responsabilidad Contractual y Responsabilidad Extracontractual	39
2.2.5. La Responsabilidad Contractual	41
2.2.6. La Responsabilidad Extracontractual	46
2.2.7. El accidente	53
2.2.8. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito.	60
2.2.9. La responsabilidad extracontractual del peatón	66
2.2.10. La responsabilidad penal del peatón.	67
2.2.11. La imputabilidad penal del peatón.	68
2.2.12. La sanciones administrativas para los peatones	71



2.2.13. Legislación Comparada	73
2.3.DEFINICIÓN DE TÉRMINOS	74
CÁPÍTULO III.....	77
3. METODOLOGÍA	77
3.1.DISEÑO METODOLÓGICO.....	77
3.1.1. Enfoque de Investigación	77
3.1.2. Tipo de Investigación Jurídica.....	77
3.2.POBLACIÓN Y MUESTRA.....	78
3.2.1. Población	78
3.2.2. Muestra	78
3.3.TÉCNICAS E INSTRUMENTOS.....	78
3.3.1. Técnicas	79
3.3.2. Instrumentos	79
ANÁLISIS Y PRESENTACION DE RESULTADOS	80
CONCLUSIONES	81
RECOMENDACIONES.....	82
ASPECTOS ADMINISTRATIVOS.....	83
Cronograma de actividades	83
MATRIZ DE CONSISTENCIA	84
Bibliografía	86



PRESENTACIÓN

Señor Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Andina del Cusco. Señores Dictaminantes, Miembros del Jurado y Docentes en general.

En cumplimiento al reglamento de Grados y Títulos de la Universidad Andina del Cusco, pongo a vuestra disposición el presente trabajo de investigación en Materia de Derecho Civil, Titulado “LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PEATÓN QUE OCASIONA UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO SIEMPRE Y CUANDO ÉSTE NO HAYA RESULTADO CON LESIONES GRAVES O LA MUERTE”, para optar al título profesional de Abogado.

Bach. Darwin Enrique Yábar Valencia



CAPÍTULO I

1. EL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Cada día que salimos de nuestras casas por algún motivo, y necesitamos movilizarnos ya sea a pie, en un vehículo privado o transporte público, nos percatamos de que cada día aumenta los vehículos, con cerca de 3 millones de vehículos y un aproximado de 3 millones de vehículos menores en todo el territorio nacional, y también se tiene conocimiento que la población humana crece en número todos los días. Por lo tanto, no es raro ver ocasionalmente accidentes de tránsito, ya sea entre vehículos o atropellos a personas.

Conforme a los datos proporcionados por el MINSA los cuales fueron extraídos del Anuario Estadístico de la Policía Nacional del Perú, el 7.0% de los accidentes de tránsito es provocado por los peatones, por imprudencia, alcoholismo o desacato a las reglas de tránsito.

Cuando un peatón no respeta las normas de tránsito o por negligencia provoca un accidente de tránsito y el conductor del vehículo hace todo lo posible por no atropellarlo y producto de esa situación daña su vehículo o puede ocasionar otros



accidentes, este conductor y/o propietario se encuentra desprotegido por la ley, si bien es cierto que en Art. 1969° menciona claramente que “aquel que causa daño por dolo o culpa, está obligado a indemnizarlo”, pero esto en la realidad no abarca a este tipo de accidentes, de acuerdo a las normas de tránsito el conductor o propietario es responsable de la manipulación del bien peligroso (vehículo) y por lo tal es el único responsable.

En consecuencia, con el presente trabajo de investigación, buscamos el emparejamiento de las responsabilidades, ya que el conductor o el peatón son personas con igualdad de derecho y obligaciones y por lo tanto también son responsables de los actos que ellos pudieran ocasionar.

De igual manera también se busca con esta investigación de que la población sea más responsable y tenga mayor conocimiento de las reglas de tránsito, si bien es cierto que el conductor es responsable por las utilización de un bien peligroso que es el vehículo, no podemos hacerlo 100% responsable cuando también los peatones son imprudentes y quedan impunes de su actos.



1.2.FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema Principal

¿Existe responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando éste no haya resultado con lesiones graves o la muerte?

1.2.2. Problemas Secundarios

1^{er} ¿El peatón imprudente podría también ser sancionado penalmente?

2^{do} ¿El peatón imprudente actualmente es sancionado administrativamente?

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Objetivo General

Determinar la responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando éste no haya resultado con lesiones graves o la muerte.

1.3.2. Objetivos Específicos



1^{er} Determinar si el peatón impudente podría también ser sancionado penalmente.

2^{do} Determinar si el peatón imprudente actualmente es sancionado administrativamente.

1.4.JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El siguiente tema que es materia de investigación se justifica por las siguientes razones:

1.4.1. Conveniencia

Consideramos que el presente trabajo, por tratarse de un problema frecuente merece el interés por parte de los operadores jurídicos y tratar de llegar a una justa responsabilidad entre el conductor de un vehículo y el peatón.

1.4.2. Relevancia Social

El presente trabajo de investigación es de relevancia, por ser un problema de carácter social – civil, porque existen muchos conductores y/o propietarios de vehículos asumen responsabilidad completa cuando existe un accidente de tránsito provocado por la imprudencia del peatón, por lo que se requiere equilibrar la responsabilidad y no solo



atribuirlo al conductor o propietario del vehículo, sino también al peatón que provocó el accidente de tránsito.

1.4.3. Implicancias Prácticas

Creemos que el resultado de la presente investigación merece ser atendido por los operadores de justicia y la sociedad en general, considero que el mayor peso de la ley siempre recae sobre el conductor y/o propietario del vehículo más no en el peatón imprudente que origina o provoca un accidente de tránsito.

1.4.4. Valor Teórico

Confiamos que nuestra investigación que cuenta con referencias doctrinarias reconocidas a nivel nacional e internacional, contribuirá y será un punto de partida para nuevas investigaciones y con mejores resultados.

1.4.5. Unidad Metodológica

El resultado de la presente investigación, no sólo aportará información teórica, sino que ayudará delimitar la responsabilidad civil o penal de las personas cuando exista un accidente de tránsito.



1.5. VIABILIDAD DEL ESTUDIO

El presente trabajo de investigación resulta totalmente viable ya que existe bastante información bibliográfica, antecedentes y artículos relacionados a dicha investigación.

En cuanto a los recursos económicos la investigación implica un gasto, pero en el presente caso se buscará la recolección de datos estadísticos e información, lo cual es posible afrontar.

1.6. HIPÓTESIS

1.6.1 Hipótesis General

Existe responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando éste no haya resultado con lesiones graves o la muerte.

1.6.2 Hipótesis Específicas

1^{ro} Existe posibilidad de sancionar penalmente al peatón imprudente.

2^{do} Existe actualmente sanción administrativa al peatón imprudente.



1.7. CATEGORÍA DE ESTUDIO

De acuerdo al presente trabajo de investigación, es de carácter cualitativo, por consiguiente el estudio no requiere de mediciones estadísticas, de tal manera que las variables quedan establecidas de forma siguiente:

Categorías de estudio	Subcategorías de estudio
Categoría 1°. La responsabilidad Civil	<ul style="list-style-type: none">- Evolución de la Responsabilidad Civil- La Responsabilidad Civil en el Código Civil Peruano- La responsabilidad Contractual- La Responsabilidad Extracontractual
Categoría 2°. El peatón en los accidentes de tránsito.	<ul style="list-style-type: none">- Los accidentes de tránsito- La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito.- La responsabilidad extracontractual del peatón.- La responsabilidad penal del peatón.



	<ul style="list-style-type: none">- La sanciones administrativas para los peatones- La responsabilidad penal del peatón- La imputabilidad penal del peatón
--	--



CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1 Antecedente (Nacional)

1° Tesis: La reparación civil por imprudencia del peatón, Autor: Raúl Antony Quispe Márquez, fecha y lugar de trabajo: Año 2017 a 2018, dos semestres académicos, Universidad Cesar Vallejo, Lima- Perú, fecha de Publicación: 22 de febrero de 2019

Conclusiones más relevantes:

1. Al configurarse la reparación, esta comprende la indemnización por daños y perjuicios, y la reparación civil debe ser determinada en base a lo establecido en el código civil mediante los artículos destinados a regular la responsabilidad extracontractual, en un accidente de tránsito el conductor generador del daño no está obligado a indemnizar por los daños causados, siempre y cuando se confirme que la responsabilidad del accidente fue recaída por el accionar imprudente del peatón.
2. Para establecer la reparación civil que es una figura inmersa en el ámbito penal, toda vez que el mismo Código Penal Peruano de 1991 delega funciones al código



civil se traslada y se inserta para establecer los montos indemnizatorios acorde al derecho y acorde a la ley se toma en consideración los elementos de la responsabilidad civil para el proceso y cuantificación de una sanción monetaria.

3. En un accidente de tránsito el conductor del vehículo generador del daño estará obligado a prestar auxilio a las personas lesionadas, a su vez deberá cubrir los gastos de atención médica que correrá a cuenta del seguro obligatorio ante accidentes de tránsito en el caso no contara con el SOAT, los gastos correrán a cuenta del conductor responsable del hecho dañoso y como obligado solidario el dueño del vehículo.

2.1.2 Antecedente (Nacional)

2° Tesis: El Nexo causal en los procesos por responsabilidad civil extracontractual, autor: Yrma Flor Estrella Cama, fecha y lugar de trabajo: 2009, Universidad Mayor San Marcos, Lima – Perú, fecha de publicación: Año 2010

Conclusiones más relevantes:

1. La creciente interdependencia social y el progreso técnico, con el incremento de dispositivos útiles, han obligado a comprender que el derecho del agraviado a percibir una indemnización por daños no puede depender ni estar ligado a la posible calificación de una actividad como culposa o dolosa o riesgosa, dependiendo en todo caso de la aportación de los medios probatorios para acreditar el nexo causal existente entre el hecho y el daño originado.



2. Los integrantes del sistema jurídico, Abogados y Jueces, deben buscar que los perjudicados conozcan la existencia del derecho que tienen que ser indemnizados, superando la rutina de sus fallos, adecuando sus conocimientos a las nuevas concepciones doctrinarias desarrolladas a lo largo de esta investigación referidas a la responsabilidad civil extracontractual.

3. Como se dijera oportunamente, en el desarrollo de la investigación, la responsabilidad civil extracontractual es parte integrante de la responsabilidad en general, se entiende como la obligación de asumir un acto, un hecho o una conducta, es por ello que estas precisiones conceptuales son importantes, razón por la cual los jueces deben prepararse adecuada y permanentemente para enfrentar los problemas que surgen de la responsabilidad civil extracontractual que se presentan en la industria, en el comercio, y en casi todas las actividades humanas que han perfeccionado equipos, aparatos u objetos que potencialmente pueden ser peligrosas afectando la vida la integridad de las personas o sus bienes, por consiguiente no puede ser indiferencia para el Derecho.

2.1.3 Antecedente (Internacional)

3° Tesis: La responsabilidad civil y penal en los accidentes de tránsito, Autor: Julio William Cordero Alborta, fecha y Lugar de trabajo: Año 2013, Dos semestres académicos con un aproximado de un año calendario, Universidad Mayor de San Andrés, La Paz Bolivia, fecha de Publicación: 07 de noviembre de 2017.



Conclusiones más relevantes:

1. La Constitución Política del Estado establece dentro del Título II de los Derechos Fundamentales y Garantías, en el Artículo 15 el derecho a la vida y la integridad física y psicológica, derecho constitucional que es vulnerado por los accidentes de tránsito que traen como consecuencia muertos y heridos, muchas veces irreversibles, con el consiguiente perjuicio económico e impacto social tanto al Estado, sociedad y la familia.
2. El Código Penal Boliviano, establece un tipo penal que sanciona a los conductores de vehículos motorizados culpables de la muerte o producción de lesiones graves y gravísimas de una o más personas accidentadas, con agravante cuando el mencionado conductor se encuentra en estado de ebriedad, pero no así para peatones que también muchas veces son culpables de la comisión de un accidente.
3. La Ley 3988, Código de Tránsito, en el tema de responsabilidades establece normas en caso de accidentes dolosos o culposos, determinando que los peatones culpables serán responsables civil y penalmente de los daños que resulten a las personas o las cosas y la presunción de culpabilidad del peatón, cuando el accidente se produzca en la calzada.

2.2 BASES TEÓRICAS



2.2.1. Evolución de la Responsabilidad Civil

La responsabilidad civil se remonta desde los inicios de las civilizaciones, y estas nacen de los conflictos entre ellos, “Con esa visión histórica, los estudios de la responsabilidad civil trazan su evolución partiendo del natural instinto de venganza de quien era víctima de un daño, siendo esta etapa la de la venganza privada, para luego, de ésta, pasar a la etapa de la composición o del resarcimiento o de la reparación del daño, cuando en la organización social comienza a hacer su aparición el Estado”. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 389)

Así mismo el autor nos menciona que el termino responsabilidad no se usaba todavía en ese tiempo, pero analizando la palabra etimológicamente proviene del “latín *spondere* que tenía como acepción prometer, comprometerse, ligarse como deudor”. (Ramirez, La Responsabilidad Civil, 2001, págs. 389-390) Por antes mencionado la responsabilidad no es otra cosa que comprometerse o hacer una promesa de algún hecho ocurrido.

Luego de establecer casi el inicio de la responsabilidad, las autoridades comenzaron a identificar la causa de los daños, para luego buscar que el sujeto se haga responsable del daño ocasionado, es así que el Derecho Romano empieza a diferenciar la responsabilidad civil de la responsabilidad penal. “En el Derecho Romano fue la *delicta*, en su descripción como un hecho ilícito, una iniuria, el que generaba la obligación de reparar el daño. Se le distinguía en *delicta privata* y *delicta publica*, según se causara



daño a la propiedad o a la persona de los particulares, pero sin turbar directamente el orden público”. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 290)

El derecho Romano para la solución de los conflictos civiles, creemos que inicialmente busco identificar los elementos de la responsabilidad, como es la culpa, el daño, el sujeto y con todos esos elementos buscar una reparación. Domat y de Pothier que influyeron en los redactores del Code Civil, que sentó la diferenciación de la responsabilidad civil bifurcándola en la derivada de la inejecución de las obligaciones, cuyos doctrinadores la trataron como responsabilidad contractual, y en la derivada de los delitos y de los cuasi-delitos, que vino a ser tratada como responsabilidad extracontractual. Con esta dualidad y con la culpa como principio rector de la responsabilidad civil, el Code llegó a diferenciar la culpa en culpa dolosa, culpa lata, culpa leve y culpa levísima, haciendo depender la reparación del daño de la categoría de la culpa. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 292)

Posteriormente el Código Francés de 1804, adoptó la responsabilidad civil, pero por separado, uno era la responsabilidad por los daños ocasionados por el incumplimiento de la obligación, y la responsabilidad por los daños causados por delitos o cuasidelitos. Tomando como principal elemento a la culpa, pero sin presencia del daño era imposible buscar una reparación.

Luego de algunos cambios en el Código Francés, a fines del siglo XIX introdujeron la responsabilidad subjetiva como elemento principal era la culpa. En Italia y en España en paralelo empiezan a adoptar esas nuevas teorías, algunos países de



Latinoamérica como Chile, Argentina y Perú al ver estas nuevas tendencias en responsabilidad deciden reformar sus códigos, así lo refrenda Ramírez “el mismo criterio fue adoptado también en la Codificación Iberoamericana, como el Código peruano de 1852, el chileno de 1855, aún vigente, y el argentino de 1869, con reformas pero también vigente, aunque ya con un proyecto integral de reforma en el que la problemática de la responsabilidad civil, contractual y extracontractual, es desarrollada de manera unitaria y con el criterio uniformador basado en el daño” (Ramírez, La Responsabilidad Civil, 2001, pág. 393)

Es de esta forma que la responsabilidad contractual y la responsabilidad extracontractual son introducidas en nuestro ordenamiento jurídico tomando el pensamiento unificador al daño.

2.2.2. La Responsabilidad Civil en el Código Civil Peruano

2.2.2.1 Código Civil de 1852

Se tiene conocimiento que anterior al Código Civil de 1852, existió el Código de 1836 denominado Código de la Confederación Perú Boliviana o Código Santa Cruz, el cual tuvo una vigencia de escasos meses y posteriormente derogado. El Código Civil del Perú de 1852 es considerado como uno de los primeros Códigos a nivel de Latinoamérica, paralelamente ya tenían Código Civil Haití y Bolivia, pero según el Dr. Osterling fue una fiel copia del Código napoleónico de 1804 (Osterling Parodi, www.osterlingfirm.com). El Código Civil de 1852 está integrado por 2.301 artículos y se



divide en un Título preliminar y en tres libros, que son: el I: De las personas y de sus derechos; el II: De las cosas, del modo de adquirirlas y de los derechos que las personas tienen sobre ellas; y el III: De las obligaciones y contratos. Cada libro se subdivide en secciones y éstas en títulos, algunos de los cuales aparecen nuevamente divididos mediante rúbricas no numeradas. (historico-juridicos, 2001)

La responsabilidad es mencionada desde el código civil de 1852, y que esta fue impulsada por el presidente Ramón Castilla, y su elaboración inicia desde el año 1847, si bien es cierto que existían muchos vacíos, Alejandro Guzmán hace referencia a nuestro “Código Peruano de 1852, para examinar la institucionalidad que recoge en cuanto permite fundar el juicio de haber sido un cuerpo legal tradicional. Por tal entenderemos su tendencia a conservar instituciones del derecho romano-castellano que rigieron en el Perú desde que empezó a hacer parte de la Monarquía Española”, (historico-juridicos, 2001) sin embargo ya había una diferenciación clara entre la responsabilidad contractual y la extracontractual.

El código civil de 1852 en su Art. 1219° ya establecía la figura de las obligaciones, y que estas nacen de la ley, del hombre, de una promesa, delito o un cuasidelito.

Los artículos siguientes especialmente el 1265° se refiere a resarcir los daños que resulten directamente de la inejecución ya sea por culpa o dolo, ahora bien, este código está enfocado más en la culpa y la clasifica en: La culpa lata, culpa leve y culpa



levísima, todos estos artículos antes mencionados se direccionan a la responsabilidad contractual, que aquella que nace propiamente de un contrato.

En el Título IV en el Art 1767° y siguientes hacen mención los seguros, donde las personas pueden contratar notarialmente, para que ellos se hagan responsables de los casos fortuitos que puedan sufrir las cosas.

Posteriormente en el Art. 2198° ya se empieza a tocar los temas referentes a las obligaciones que nacen de los delitos o cuasidelitos. En el Art. 2191° textualmente indica, Cualquiera que por sus hechos, descuido o imprudencia cause un perjuicio a otro, está obligado a subsanarlo. (Union, 2018)

Los artículos siguientes, hacen mención a la responsabilidad del dueño del animal que pueda causar daño a una tercera persona, el dueño del esclavo que de igual manera debe de hacerse cargo pero con la diferencia de que el dueño podría entregar al esclavo a la otra persona y con esta liberarse de la responsabilidad.

La responsabilidad para el padre, tutor, cuidador, en los artículos antes mencionados puede quedar sin efecto siempre y cuando este tuvo la intención de impedir el hecho que causo el daño.

El Art. 2201° hace referencia a las lesiones, y que serán de responsabilidad del que las produjo e incluso de los daños causados, y por último en el Art. 2211° se refiere que no existe responsabilidad si el sujeto hace ejercicio de un derecho.



2.2.2.2 Código Civil de 1936

En materia contractual, los temas referentes a la responsabilidad son abordados desde el Art. 1314° y que como título se refiere a la inimputabilidad por diligencia ordinaria y se refiere que no serán imputables si actúan diligentemente, así mismo el siguiente Art. Nos habla del caso fortuito o fuerza mayor que es causa para deslindarse de la responsabilidad.

En los siguientes Art. hace referencia al dolo, la culpa inexcusable y la culpa leve, quienes son las causales para un resarcimiento de la obligación. Cabe resaltar que el daño moral se encuentra legislado y es susceptible de resarcimiento.

Otra característica con respecto a la responsabilidad es el tema de la Diligencia Ordinaria y que es un factor determinante para la liberación del resarcimiento, por otra parte el dolo y la culpa inexcusable tendrán que ser probados por el perjudicado, de igual manera los daños y perjuicios.

En el último Art. referente a la responsabilidad contractual, en el caso de que el perjudicado no pueda precisar el monto a resarcir, el juez fijara una valorización equitativa.

De igual forma entre el código de 1936 y el código de 1984 la responsabilidad contractual y la responsabilidad extracontractual se encuentran separadas, donde esta última se consagra desde los Art. 1969° al 1988°. Al igual que el código vigente, muchos de los artículos son copia fiel del anterior, salvo con pequeñas diferencias, solo el artículo



1975° es suprimido en el nuevo código el cual se refería a la responsabilidad de los discapacitados con discernimiento, los cuales podrían ser responsables o en su caso el representante. En los posteriores enunciados es casi copia fiel con el código vigente.

2.2.2.3 Código Civil de 1984

Transcurrieron casi 50 años para tener un nuevo ordenamiento civil el maestro Fernández Sessarego hace referencia, “el Código Civil de 1936 tenía como sustento una ideología individualista y patrimonialista que se refleja en su articulado. Esta mentalidad, de carácter sustancialmente egoísta, desconoce o no valora debidamente los derechos de las demás personas con las cuales se convive, en exclusivo beneficio del titular de un derecho subjetivo”, por lo tanto el Maestro consideraba que era necesario el cambio porque el Código antes mencionado era carente de valores de justicia, solidaridad y seguridad. (Fernandez Sessarego)

El mismo autor ase un énfasis en el nuevo código, “el Libro del Derecho de las Personas del Código Civil de 1984, en cambio, prescribe básicamente la protección de los derechos a la vida, la libertad, la integridad psicosomática y del honor. Es de hacer notar que este Código protege la “libertad”, a secas, mientras que la Constitución de 1979 protege “el libre desenvolvimiento de la personalidad”. (Fernandez Sessarego)

La tipificación de la responsabilidad civil se encuentra por separado en nuestro Código Civil, haciendo una diferenciación entre la responsabilidad contractual y la responsabilidad extracontractual, la primera se encuentra desde el Art. 1314 hasta el Art.



1332°, del libro VII Obligaciones y la segunda se tipifica desde el Art. 1369 hasta el Art. 1988° del libro VII fuente de las Obligaciones, por lo que nos avocaremos con mayor detalle más adelante.

2.2.3. La Responsabilidad Civil

Las personas por el simple hecho de vivir en sociedad generamos conductas, las cuales están susceptibles a caer en responsabilidad ya sea por dolo o culpa. La responsabilidad es hacerse cargo de los daños ocasionados a terceros, estas pueden ser humanas o materiales, “tradicionalmente, la noción de responsabilidad se bosqueja en el marco del Derecho Civil con arreglo a una perspectiva binaria: una de ellas, conexas con las figuras de la obligación y del contrato, en la medida en que ambos constituyen vínculos que comprometen a los sujetos para realizar una prestación determinada, con la consiguiente sujeción a efectos desfavorables en caso de incumplimiento; la otra, se basa principalmente en la verificación de un daño injusto, frente al cual, de concurrir ciertos presupuestos, el Derecho intenta reaccionar con la imposición de un deber de resarcimiento al sujeto causante”. (Scognamiglio, 2001, pág. 54)

Así mismo la responsabilidad civil se divide en dos partes, que gozan de similitudes y de grandes diferencias, así lo diferencia Fernando Vidal Ramírez, “la responsabilidad civil tiene dos regímenes diferenciados, el que regula el resarcimiento del daño causado por la inejecución de las obligaciones contractuales que vinculan al autor y la víctima y el que regula la indemnización por el evento dañoso que se constituye en la



causa generatriz de la relación jurídica que emerge entre el autor y la víctima”. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 396)

Por lo tanto, la responsabilidad se divide en Contractual y Extracontractual, la primera deriva de un contrato realizado entre dos partes donde uno de ellos incumple total o parcialmente y por lo cual se genera un daño, y la segunda es producto de un hecho fortuito producto de este puede haber daños físicos como materiales, Ramírez refiere que la responsabilidad extracontractual “ha llegado a ser considerada como la «Única» responsabilidad civil. Por ello, y pese a la diferenciación legislativa del tratamiento dispensado por la codificación, la doctrina busca su unificación y esta búsqueda, a nuestro criterio, robustece a la responsabilidad civil como teoría y como sistema”. (Ramirez, La Responsabilidad Civil, 2001, pág. 396) Por lo antes mencionado por el autor, considero que si bien es cierto que ambas responsabilidades la finalidad es el resarcimiento de los daños, más por el nacimiento de la obligación son diferentes y por lo tal la separación de ambas es necesaria.

Rubén H. nos da una aclaración “por una parte el deber de reparación de los daños causados a raíz de un delito o de un cuasidelito que remonta al Derecho romano, y por la otra la obligación del deudor por los perjuicios causados ante el incumplimiento de un contrato, dichas circunstancias dan origen y son fuente del distingo.” (H., 2015, pág. 1) De esta manera el autor hace una diferenciación de la responsabilidad extracontractual y la contractual, de acuerdo a su aparición en el Derecho, como ya lo mencionamos la finalidad de la responsabilidad civil es reparar el daño causado pero siempre y cuando se cumpla todos los elementos.



2.2.3.1. Elementos de la Responsabilidad Civil

Los elementos de la responsabilidad son aquellos presupuestos que se deberán considerar para solicitar una reparación o indemnización por algún daño causado, algunos autores sostienen que son 5 los elementos, pero la corte Suprema de Justicia menciona que son 4 y que a falta de alguno de estos no será posible exigir una reparación o indemnización, así lo aclara el Dr. Mario Solís C. “la Corte Suprema, en la sentencia comentada, limita a cuatro estos elementos exigibles: el *daño*, la *ilicitud*, el *nexo causal* y el elemento o *factor de imputación*. Sin embargo, a nuestro entender, olvida de manera errónea un quinto elemento de suma importancia para la estructura del mencionado juicio: la *imputabilidad*. (Solis Cordova, 2018)

En nuestro caso para mejor entendimiento y tener mayor información tocaremos la imputabilidad como 5to elemento, conjuntamente con los 4 elementos antes mencionados.

a) Imputabilidad

Es la capacidad del sujeto de derecho para responder por los daños ocasionados, básicamente el sujeto tiene que tener capacidad de discernimiento, está ligado a la capacidad de ejercicio y que legalmente se adquiere a partir de los 18 años, capacidad relativa a los 16 años, y los que la ley establece.



Así mismo, el profesor **Guido Alpa** sostiene que “es la aptitud del agente para entender, para darse cuenta de aquello que ocurre y saber lo que se debe hacer, así como para querer y decidir el comportamiento a realizar (la denominada capacidad de entender y de querer). Esta incapacidad exime de responsabilidad en el sentido que en ausencia de imputabilidad no hay ilícito y por lo tanto responsabilidad. (Solis Cordova, 2018)

Conjuntamente con la imputabilidad se encuentra la capacidad de discernimiento, que es una cualidad que tienen las personas para separar lo bueno de lo malo, que acciones son positivas y cuales son negativas, por lo tanto un sujeto que no es capaz de diferenciar se convierte en inimputable, y no podría ser responsable de sus actos.

La imputabilidad se encuentra en materia contractual como extracontractual, esta última la podemos identificar en los artículos 1974°, 1976° y 1977° del Código Civil, los cuales aclaran que, para que un sujeto sea responsable en su totalidad tiene que tener plena capacidad y ser consciente de sus actos, al no ser así se convertiría en inimputable total o relativo.

“La irresponsabilidad de una persona cuyo accionar es sometido al análisis del juicio de responsabilidad se basa en que su comportamiento haya sido realizado sin discernimiento. Es decir, inimputable sería quien, pese a ser autor material de un hecho que causa daño, con evidente ilicitud, con causalidad



demostrada y con un criterio de imputación determinado, carece de discernimiento en la realización del acto”. (Solis Cordova, 2018)

b) La ilicitud o Antijuricidad de la conducta.

La antijuricidad es la conducta ilícita de parte del sujeto que genera el daño, es la conducta personal rechazada por el ordenamiento jurídico, esta conducta puede afectar al honor, la dignidad, y otros, el sujeto responsable desconoce o hace caso omiso a la constitución y otras disposiciones legales expresas.

Fabián González nos aclara más el panorama e indica que existen dos conceptos, la primera de ellas es la que refiere a un concepto objetivo, que implica que la conducta sea contraria al orden jurídico establecido. La antijuricidad es una especie de conducta transgresora de los deberes y obligaciones que el ordenamiento jurídico les impone a los individuos. (Gonzalez Cazorla, 2016, pág. 150)

Basándonos en el punto de vista del autor, lo objetivo es la acción dolosa o culposa por parte del sujeto reflejada en una conducta no permitida por el ordenamiento jurídico.

Si la antijuricidad es la violación del orden jurídico preestablecido, entonces cada vez que se dañe en determinadas circunstancias, significa que no solo hemos obrado infringiendo el deber de no dañar, sino que también lo hemos hecho de forma antijurídica. (Gonzalez Cazorla, 2016, pág. 155)



De acuerdo al punto 4.4 de la fundamentación de la sala Suprema en casación 3168-2015 nos hace mención al respecto, “uno de los principales elementos, es el de la antijuricidad de la conducta, la cual consiste en determinar que aquel comportamiento ha contravenido una norma prohibitiva, y/o violado el sistema jurídico en su totalidad; es decir, solo nacerá la obligación de indemnizar, cuando se haya causado daño a otro u otros, mediante un proceder que no es amparado por el derecho, porque se incumple una norma imperativa, los principios del orden público, o las reglas de convivencia social, como las buenas costumbres”. (Villar, 2017)

c) El factor de Imputación o factor de Atribución.

Es la razón por la cual el sujeto responde por el daño ocasionado, el factor de atribución se divide en dos, el objetivo y subjetivo. “Los factores de atribución son los supuestos necesarios para la existencia de la responsabilidad civil. Por sí solo, el daño no basta para imputar responsabilidad, sino que debe conjugarse con el factor de responsabilidad subjetiva u objetiva que la ley reputa idóneo para atribuirlo a una determinada persona”. (Peralta Diaz, 2018)

- Objetivo:

El sujeto que es propietario o aquella persona que manipula un bien riesgoso es el responsable de los daños que se pudieran ocasionar, se sabe que hay muchas actividades riesgosas pero que son necesarias, por ejemplo, cuando



tenemos que viajar a otro departamento, es necesario comprar un pasaje para viajar en avión, pero tenemos conocimiento que este puede sufrir desperfectos y con ello podemos incluso perder la vida, en ese entender hay muchos objetos, maquinarias etc., que son riesgosas para las personas pero por la necesidad son aceptadas incluso con un alto riesgo.

“El sistema objetivo se construye sobre la noción de riesgo creado, constituyendo esta noción de riesgo el factor de atribución objetivo”. (Rioja Bermudez, 2012)

El ordenamiento jurídico prevé que en este supuesto no haya culpa o dolo sino la causalidad entre la actividad peligrosa y daño ocasional, esto se tipifica en el artículo 1970° del Código Civil “Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa daño a otro, está obligado a repararlo”.

- **Subjetivo:**

En contraposición con lo objetivo, aquí si se califica la culpa y dolo, la responsabilidad civil subjetiva se asienta sobre la culpa, que viene a ser la negligencia, imprudencia o falta de cuidado, y el dolo que es la intención de causar daño.



Para Alejandra Rioja, “el sistema subjetivo de responsabilidad civil se construye sobre la culpa del autor, constituyendo ella el factor de atribución subjetivo. Obviamente culpa en sentido amplio, que comprende tanto la negligencia o imprudencia como el dolo, es decir, el ánimo deliberado de causar daño a la víctima”. (Rioja Bermudez, 2012)

El elemento subjetivo se traduce en “la culpa en sentido estricto será vista como "actitud psíquica" y consistirá " en un defecto de la voluntad que impide la diligencia necesaria en las relaciones humanas que hace que se opere imprudentemente (culpa) o que se omitan las precauciones que se debían adoptar (negligencia)" así lo describe G. Fernández que a su vez el autor lo menciona a CORSARO. (Fernandez Cruz, 2020, pág. 9)

La culpa, en términos casi sinónimos de “antijuridicidad, esto es, como un juicio de reproche por la infracción de una norma preexistente y en donde la culpa presentaría dos componentes: un aspecto objetivo normativo y un aspecto individual. El primero consiste en la infracción de un objetivo deber de cuidado exigible en el tráfico. El aspecto individual atiende al poder individual del autor de observar el cuidado objetivamente debido”. (Fernandez Cruz, 2020, págs. 17-18)

El elemento subjetivo está presente tanto en materia de responsabilidad contractual como extracontractual y se subdivide en:

- El la contractual existe: ° Dolo



- Culpa leve
- Culpa inexcusable
- En lo extracontractual:
 - Dolo
 - Culpa

d) El nexa causal.

Es la relación que existe entre causa y efecto, por la acción u omisión de la conducta positiva o negativa con el daño. Así mismo la Enciclopedia Jurídica la define como “el elemento básico de la responsabilidad civil. Es la relación causa efecto que debe existir entre un acto u omisión ilícita civil y el daño ocasionado por el mismo, para que surja la responsabilidad y, por tanto, el deber de indemnizar” (jurídica, 2020).

Bajo este concepto entendemos que debe de haber un vínculo entre el sujeto y el daño producido ya que si no se llega a probar o acreditar este vínculo, no se podrá exigir una reparación por el daño ocasionado.

“La existencia de una relación de causalidad o nexa causal entre la actividad de un sujeto (activa u omisiva) y el resultado dañoso ha constituido tradicionalmente una exigencia ineludible para el nacimiento de la responsabilidad civil, es decir, un requisito imprescindible para la viabilidad de la pretensión indemnizatoria”. (Ragonesi Esparza, 2015, pág. 10)



- **Ruptura del Nexo Causal: Fuerza mayor, Caso fortuito**

Por otra parte como es que se rompe el nexo causal, como es que deja de existir una relación de causa efecto, es así que aparece la Fuerza Mayor y Caso fortuito. Ambos enunciados se encuentran tipificados en el artículo 1315° del Código Civil, “Caso fortuito o fuerza mayor es la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso”.

Saúl Coca G. detalla más acerca del “**caso fortuito** o **fuerza mayor** como aquellos acontecimientos extraordinarios, imprevisibles e irresistibles que excluyen dos de los cuatro elementos de la responsabilidad civil, ósea a la culpa (criterio de imputación subjetivo) y al nexo causal, exonerando con ello de responsabilidad civil al deudor de la prestación”. (Coca Guzman, 2020)

Así mismo el mismo autor, hace mención a la doctrina brasileña, “en las hipótesis de fuerza mayor o caso fortuito, el nexo causal entre el incumplimiento y el daño desaparece, por lo que no habrá obligación de indemnizar. Es, por lo tanto, una causa excluyente de la responsabilidad civil, contractual o extracontractual”. (Guzmán, 2020)

Por lo tanto con los criterios antes mencionados podemos decir, que ante un evento fuera de lo común, extraordinario o que esté ligado a causas naturales, se quiebra el nexo y la culpa del sujeto por lo que se liberaría de una responsabilidad civil.



- **Irresistible.-** Que resulta imposible de rechazar o evitar. “Hace alusión a la imposibilidad del deudor de evitar el acaecimiento del **caso fortuito** o **fuerza mayor**”. (Coca Guzman, 2020)

- **Extraordinario.-** Que es poco común o que sucede muy rara vez. “Es lo excepcional, lo que se aparta de la regla general, lo extraño lo poco común y que además está ligado a la **imprevisibilidad**”. (Coca Guzman, 2020)

- **Imprevisible.-** Que no puede ser previsto. “Hace alusión uno de los criterios de imputación subjetivo u objetivo exigibles al deudor al momento de cumplir su prestación” (Coca Guzman, 2020)

e) **Daño.**

Es el menoscabo que sufre una persona por la acción u omisión por parte de un tercero, y que afecta su integridad o sus bienes y que estos se encuentran tutelados por el ordenamiento jurídico.

Para Fernando Vidal “el daño, en su significado más lato, es el factor determinante y fundamenta la responsabilidad civil”. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 389)

Así mismo la sentencia en casación N° 3973-2006 Lima, en el sexto punto nos refiere “que daño es toda lesión, disminución o menoscabo sufrido en un bien jurídico,



entendiendo por tales no solo los objetivos susceptibles de ser evaluados pecuniariamente sino también los bienes que por no tener una traducción adecuada en dinero, escapan a la esfera del patrimonio. Esos bienes no patrimoniales son de naturaleza especial, y forman en su conjunto lo que la persona es: la vida, la salud, la integridad física, el honor, la libertad, etc”. (Lex, 2018) De igual manera que los anteriores elementos de la responsabilidad, a falta del daño sería imposible pedir una reparación, ya que el solo hecho de que no exista el Daño, no existiría motivo ni controversia alguna.

De acuerdo a la doctrina y para una mejor comprensión, la dividiremos en dos el Daño evento y el Daño consecuencia y cada uno de estos se subdivide.

- **Daño evento.**

Es el perjuicio causado a un bien protegido por el ordenamiento jurídico y que genera una responsabilidad. “Se trata de la constatación fáctica del daño o la lesión en sí misma considerada sobre la esfera jurídica del sujeto. En este sentido, el daño es el resultado o evento material del hecho generador de responsabilidad”. (Pastrana Espinal, 2017)

El daño evento se subdivide en patrimonial y extra patrimonial.

- **Daño Patrimonial.**



Es aquel daño que se causa a los bienes de la persona, los cuales pueden ser afectados en parte su totalidad, “es el que afecta directamente el patrimonio del sujeto, es decir derechos de naturaleza económica como el de propiedad y otros conexos”. (Pastrana Espinal, 2017)

- **Daño moral.**

Es el menoscabo psicológico que se genera como consecuencia del daño ocasionado, Andrés Cusi lo define el “menoscabo o detrimento que se genera en contra de los principios y valores propios de la persona, vale decir los que les son inherentes como son por ejemplo el honor, la dignidad, la ética y la moral, es decir comprende a su vez todo lo deontológico (valores que le son propio de una persona)”. (Cusi Arredondo, 2015)

Por lo tanto el daño moral es toda afectación psicológica, y que estas serán valorada por el Juez al momento de determinar la reparación económica, el daño moral al ser algo que está en el interior de la persona es difícil de valorar y comparado con un objeto, uno fácilmente establecerá el monto a reparar.

El Dr. Osterling nos da una amplia definición: “Daño moral es el daño no patrimonial; es el inferido en derechos de la personalidad o en valores que pertenecen más al campo de la afección que de la realidad económica. Son, en cuanto a la naturaleza del derecho vulnerado, aquellos que recaen sobre bienes inmateriales, tales como los que lesionan los derechos de la personalidad, y también los que recaen sobre bienes



inmateriales, pero que independientemente del daño moral originan, además, un daño material. Y en cuanto a sus efectos son susceptibles de producir una pérdida pecuniaria, o son morales "strictu sensu", cuando el daño se refiere a lo estrictamente espiritual". (Osterling Parodi, 2001, pág. 405)

- **Daño a la persona o extra patrimonial.**

Es el acto por el cual se daña el proyecto de vida de la persona, que sufre un alteración de sus actividades por causa de un accidente, este puede afectarlo parcial o total su integridad.

Es el daño causado a la integridad física de la persona e incluso está comprendida el daño moral, "es la lesión a la integridad psicosomática del sujeto de derecho, así como el daño que atenta contra los derechos fundamentales reconocidos en la norma constitucional y los tratados internacionales". (Pastrana Espinal, 2017)

Los daños a la persona son los golpes, hematomas, heridas y más que causan un deterioro, el causante será responsable de los costos médicos que ocasiona su curación.

• **Daño como consecuencia.**

Desde esta perspectiva se evaluara las consecuencias económicas que se generan por culpa o dolo y que se dividen en Daño emergente, Lucro cesante y el daño moral en sus efectos patrimoniales.



- **Daño emergente.**

Son los costos económicos que el afectado asume producto de un hecho, así mismo la disminución económica tendrá que ser asumida por el responsable que ocasiono dicho evento, para Fiorella Pastrana el daño emergente se “representa la extracción de una utilidad preexistente del patrimonio del sujeto; es decir, el empobrecimiento o disminución que sufre el damnificado en su patrimonio como consecuencia directa del daño”. (Pastrana Espinal, 2017)

Entonces el daño emergente es el valor o precio de un bien que ha sufrido daño o perjuicio total o parcial. El costo de la reparación o restitución del bien estará a cargo del causante.

- **Lucro cesante.**

Es la cantidad de dinero que dejó de percibir la persona, producto de un contrato no realizado como se esperaba o producto de un accidente, en ambos casos puede ser por dolo o culpa del causante. Para la Dra. Pastrana indica que el lucro cesante “es la pérdida de una utilidad previamente inexistente que el sujeto presumiblemente conseguiría de no haberse verificado el daño; es decir, la presumible ganancia o incremento en el patrimonio cuyo ingreso a la esfera patrimonial se impide”. (Pastrana Espinal, 2017) Por ejemplo: Lucho Rojas trabaja conduciendo un bus de servicio público y un automóvil particular lo impacta en un cruce de avenidas, el dueño del automóvil por estar distraído no se percató que está el semáforo con luz roja y decide pasar, entonces impacta contra el bus. La



reparación del vehículo de servicio público costara S/. 5 mil soles que vendría a ser el daño emergente, y su reparación tendrá una duración de 15 días, el bus tiene una ganancia aproximada por día de S/. 100 soles y sumados los 15 días vendría a ser S/. 1500 soles, por lo tanto es esa cantidad que dejo de percibir por dicho evento (lucro cesante).

- **Daño moral (en sus efectos patrimoniales)**

Como lo mencionamos anteriormente, el daño moral es el valor subjetivo de la persona, pero que desde una perspectiva judicial se busca resarcir dicho daño económicamente, este criterio será evaluado por el Juez que esté a cargo de la investigación.

“Pese a que el daño moral como daño no patrimonial pone énfasis en el daño evento, por disposición legal basada en criterios de justicia y de acuerdo con la función aflictivo-consolatoria de la responsabilidad civil, este mismo debe ser indemnizado a través de una reparación económica, destinada a mitigar los efectos del daño, pues este es imposible de ser reparado por su naturaleza no cuantificable”. (Pastrana Espinal, 2017)

2.2.4. Similitudes y diferencias entre la Responsabilidad Contractual y Responsabilidad Extracontractual

Los legisladores y la doctrina decidieron separar la responsabilidad contractual y la responsabilidad extracontractual, aunque existen autores como Fernando Vidal que solicitan la unificación de ambas responsabilidades, o que inclusive menciona que la



responsabilidad extracontractual es la única responsabilidad, a su vez otros autores que están a favor de la teoría de la unificación sustentan su posición en que ambas responsabilidades nacen de la ley, en fin son teorías por lo que mencionaremos algunas de las similitudes y diferencias más resaltantes.

Similitudes

Responsabilidad Contractual	Responsabilidad Extracontractual
<ul style="list-style-type: none">- Busca la reparación de daño causado- Se tramita en la vía civil- Nace de la ley	<ul style="list-style-type: none">- Busca la reparación del daño causado- Se tramita en la vía civil y penal-

Diferencias:

Responsabilidad Contractual	Responsabilidad Extracontractual
<ul style="list-style-type: none">- Nace de la ley de las XII Tablas.- Surge del incumplimiento de un contrato.- Capacidad para contratar (18).- Existe vínculo contractual.- Art, 1314° al 1332° del C.C.- Prescribe a los 10 años	<ul style="list-style-type: none">- Nace de la Lex Aquilia.- Surge de un hecho ilícito, culposo o doloso.- Capacidad relativa (16) y menores que actúen con discernimiento.- No existe vínculo contractual.- Art. 1969° al 1988° del C.C.- Prescribe a los 2 años



2.2.5. La Responsabilidad Contractual

Es la inejecución de una obligación, existe una relación entre acreedor y un deudor, ante esta situación surge la responsabilidad contractual y que esta deviene de la realización de un contrato o cualquier acto jurídico, y se encuentran consagrados desde el Art. 1314° hasta el 1332° del libro VII de obligaciones.

“La llamada responsabilidad contractual halla su origen en la noción misma de obligación: en caso de incumplimiento, la obligación tiene la oportunidad de reafirmar su esencia característica de vínculo”. (Scognamiglio, 2001, pág. 56)

Por lo tanto la responsabilidad nace del acto jurídico realizado entre dos o más personas, donde uno de ellos, ya sea acreedor o deudor incumple la obligación pactada, pero para que esta cause un daño, no necesariamente tiene que incumplirse en su totalidad, pueden también ocurrir los siguientes:

- Incumplimiento total
- Cumplimiento parcial
- Cumplimiento tardío
- Cumplimiento defectuoso

Desde el punto de vista de las obligaciones, el Dr. Osterling y hace mención a la teorías de Justiniano “el nexos que vincula a las dos partes de la relación jurídica, que determina su exigibilidad y que no puede faltar en obligación alguna. Es el



constreñimiento, que implica la facultad del acreedor para exigir a su deudor el cumplimiento de la prestación, y el deber de este último de pagar lo ofrecido. (Osterling Parodi, Tratado de las Obligaciones, 2001, pág. 72)

Ante la afirmación hecha por el autor, los actos que se celebran entre dos partes acreedor y deudor, estas están obligadas a cumplir con los acuerdos que establecen y por lo cual y si uno de ellos incumple lo pactado estaría en la obligación de reparar los daños causados.

La responsabilidad contractual puede surgir por dolo, culpa inexcusable y culpa leve, analizaremos cada uno de estos:

2.2.5.1. El dolo

El dolo se puede definir como: “La intención deliberada de causar daño a otro” o como: “toda especie de artificio del que alguien se sirve para engañar a otro”. Estas acepciones cabrían tanto para el ámbito contractual como extracontractual, aunque en el primero se señala que basta la intención deliberada de incumplir, retrasarse en el cumplimiento de la obligación o cumplir mal para que se entienda configurado el factor de dolo. En la formación de un acto jurídico el dolo consiste en cualquier maquinación, trampa, artificio o astucia encaminados a sorprender a la víctima, ya sea sobre el acto jurídico como tal o en algunas condiciones.



Así mismo la enciclopedia Jurídica la define como: “Vicio de la voluntad que tiene lugar cuando, por palabras o maquinaciones insidiosas de parte de uno de los contratantes, es inducido el otro a celebrar un contrato que, sin ellas, no hubiera hecho. Constituye también una modalidad de incumplimiento de las obligaciones y que aparece sancionada con un reforzamiento de la responsabilidad del deudor” (Juridica, 2020).

En tal sentido el dolo es la intención para beneficiarse, de dicho acto el cual no fue cumplido por su parte, no siempre con el interés de causar daño, es mayor el interés de beneficiarse, reafirma Osterling que es “el ánimo del deudor de incumplir una obligación válidamente contraída y en nada altera su valor legal, sólo hace al deudor responsable de los daños y perjuicios por incumplimiento”. (Osterling Parodi, www.osterlingfirm.com, pág. 353)

Para Felipe Osterling “el dolo se manifiesta como una acción u omisión. La primera forma es propia de las obligaciones de no hacer y la segunda de las obligaciones de dar y de hacer”. (Osterling Parodi, www.osterlingfirm.com, pág. 352)

2.2.5.2. Culpa inexcusable.

Después de tocar el dolo, y que en resumen nos habla de la intención de beneficiarse, ahora abordaremos la culpa inexcusable que vendría a ser el incumplimiento de la obligación ya no deliberadamente, sino por negligencia, contenida en el artículo 1319° del Código Civil. Incurrir en culpa inexcusable quien por negligencia grave no ejecuta la obligación.



Para la doctrina “la culpa a diferencia del dolo, no hay intención de no cumplir, no hay mala fe de parte del deudor. Hay simplemente una negligencia, una acción (culpa in faciendo) u omisión (culpa in non faciendo) no querida, pero que obedece a la torpeza o falta de atención del deudor”. (Osterling Parodi, www.osterlingfirm.com, pág. 357)

Por lo tanto, el sujeto al no tener el debido cuidado o por negligencia incurre en culpa, el cual está obligado a reparar el daño causado, no siempre por accionar, sino también por dejar de hacer lo requerido.

A diferencia del dolo que tiene una raíz intencional, la culpa proviene del poco interés y la torpeza de parte del sujeto, lo que corresponde al juez analizar el elemento subjetivo para determinar si existe dolo o culpa, ya que aparentemente la línea que las divide es imperceptible. “La torpeza, en el caso de la culpa inexcusable, es de tal magnitud que se confunde con la malicia; la falta de atención es tan notoria que se confunde con la intención de no cumplir; la buena fe, en suma, se confunde con la mala fe”. (Osterling Parodi, www.osterlingfirm.com, pág. 358)

Como ya lo aviamos mencionado la leve diferencia entre el dolo y la culpa, existe por otra parte la similitud en cuanto a no solo resarcir el daño, sino también el pago del daño emergente y el lucro cesante, los cuales serán calculados de acuerdo a la magnitud del daño propiamente dicho.



Ahora bien, como podríamos identificar claramente a la culpa grave de la culpa leve, pues el Dr. Osterling indica que “la culpa grave consistía en no poner los cuidados más elementales, en la más absoluta falta de diligencia”.

2.2.5.3. Culpa leve.

La culpa leve es acogida en el código vigente de 1984, que a su vez es copia del código de 1936, y se encuentra en el artículo 1320° "actúa con culpa leve quien omite aquella diligencia ordinaria exigida por la naturaleza de la obligación y que corresponda a las circunstancias de las personas del tiempo y del lugar".

Por lo tanto la culpa leve existe descuido o falta de diligencia en cuestiones ordinarias, se presume que ante el incumplimiento total, parcial, tardío o defectuoso, es automáticamente culpa leve, ya depende del perjudicado probar si se incurrió en dolo o culpa grave, esto concordante con los artículos 1329° y 1330° del Código Civil.

Para POTHIER en el S. XVIII, en su *Traité des Obligations*, quien es mencionado por Trazegniec, “la culpa leve es la falta de cuidado, comparando la conducta con la de una persona prudente” (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 142), dicho de otra manera, la culpa leve es la negligencia de parte de las personas que son cuidadosas pero aun así pueden cometer errores. En cuanto a la sanción, la responsabilidad por culpa leve, si es comprobada, solo se hará cargo de los daños ocasionados, más no el lucro cesante y el daño emergente.



2.2.6. La Responsabilidad Extracontractual

2.2.6.1. *Los orígenes de la responsabilidad extracontractual.*

Para entender el tema de la responsabilidad extracontractual primeramente tocaremos sus orígenes, donde la doctrina tiene varios criterios con respecto a su nacimiento, por ejemplo, para TRAZEGNIES “la responsabilidad extracontractual es básicamente una institución moderna es decir, desarrollada durante los últimos 300 años porque es una solución nueva para un problema viejo”, (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 32) por el contrario para Fernando Vidal, la responsabilidad extracontractual tiene sus inicios se a las primeras manifestaciones de la actividad humana, e indica que nace de “la venganza privada del sujeto afectado y que posteriormente de ésta, pasar a la etapa de la composición o del resarcimiento o de la reparación del daño”, (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 389), ante tal afirmación TRAZEGNIES refuta mencionando que “difícilmente podemos decir que ése es el antecedente de la moderna y sofisticada responsabilidad extracontractual. En todo caso, podría ser el antecedente remoto de todo el Derecho”. (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 33)

Muchos estudiosos consideran que la responsabilidad extracontractual tiene su origen en derecho Romano propiamente en la *lex aquilia*, pero TRAZEGNIEC menciona a los “Pretores, quienes llevando la *legem Aquiliam* más allá de sus propios términos, iniciaron el desarrollo de la idea de la responsabilidad, (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 36) los cuales tomaron la noción de la culpa para ayudar a precisar la causalidad. En el antiguo Derecho Anglosajón la responsabilidad extracontractual aparece en el “siglo XIII



con el recurso denominado *trespass* (del latín, *transgressio*), que era un remedio contra daños directos y físicos a personas o propiedades”. (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 37) Por otro lado en Inglaterra se empieza a notar ligeramente la responsabilidad pero direccionado al principio objetivista.

Posteriormente y con arduo trabajo de la doctrina para poder determinar los orígenes de la responsabilidad “sin embargo, aun cuando la distinción de la responsabilidad contractual y extracontractual no estuvo claramente delimitada en el Derecho Romano, se atribuye a la Ley de las XII Tablas el origen de la responsabilidad contractual y, a la *Lex Aquilia*, el de la responsabilidad extracontractual”. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 392)

En el Código Francés de 1804, ya se percibía una diferenciación de la responsabilidad contractual de la responsabilidad extracontractual, que en la primera nacía de un vínculo contractual y la segunda de delitos o cuasidelitos, “comprendiendo los hechos tipificados en la codificación penal, con la denominación de responsabilidad extracontractual y considerada como la «Única» responsabilidad civil”. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001, pág. 393)

2.2.6.2. Concepto de responsabilidad extracontractual

Es el daño que se produce cuando no existe un contrato por medio, no existe ninguna relación obligacional, y tiene como base el deber genérico de no dañar a una persona, de acuerdo al código civil en su art. 1969° Aquel por dolo o culpa causa un daño



está obligado a indemnizarlo, así mismo para Fabián González es la “comisión de un hecho ilícito que causa daño a otro en determinadas circunstancias, principalmente con dolo, culpa, pero también mediante acciones riesgosas que se encuentran amparadas mediante una regla de responsabilidad objetiva”. (Gonzalez Cazorla, 2016, pág. 155)

La responsabilidad extracontractual es el deber de reparación de los daños causados a raíz de un delito o de un cuasidelito que remonta al Derecho romano, que establecen una regla general de convivencia y buen comportamiento, condenan a todo aquel que "por su culpa o negligencia causa daños". Así se concreta, en aplicación, una de las reglas de Ulpiano es decir el "alterum non laedere", y sirve como ronda en la responsabilidad extracontractual. (H., 2015) Por lo tanto la afectación puede estar dirigida a la persona o al patrimonio, entonces debe de ser reparada por el sujeto que ocasiono, y el hecho de que no haya intención de no causar daño, no evade la responsabilidad, en tal sentido hay negligencia o una falta de cuidado de parte del que acciono tal evento. “Ahora bien, la responsabilidad extracontractual moderna es un mecanismo que persigue ante todo reparar económicamente un daño”. (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 47)

Para TRAZEGNIEC “la responsabilidad extracontractual moderna es un mecanismo que persigue ante todo reparar económicamente un daño”. (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 47) Entonces entendiendo mejor el mensaje, si un sujeto causa un daño que fue por dolo o culpa, el derecho busca que este daño sea remediado económicamente, muy aparte de que se pueda sancionar al sujeto administrativamente o incluso penalmente, lo que se busca es reparar el daño de la persona sea físico o material.



2.2.6.3. Principios de la responsabilidad extracontractual.

Como ya anteriormente tocamos los aspectos objetivos y subjetivos de la responsabilidad civil, en la responsabilidad extracontractual ahondaremos dichos aspectos, porque creemos es necesario para un mayor entendimiento al respecto.

La subjetividad es un elemento importante dentro de la responsabilidad extracontractual, la cual se encuentra materializada en el Art. 1969° *“Aquél que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor”*. Por lo tanto la subjetividad tiene un rol importante, que es determinar si la víctima pueda recibir una reparación por parte del que la causo, y por lo contrario el sujeto que la causo, también está en el pleno derecho de demostrar que los hechos fueron por caso fortuito o fuerza mayor, y quedar exento de toda responsabilidad.

- El principio Subjetivo: el Dolo y la Culpa

a) El dolo.

El dolo en la legislación peruana está presente desde el código de 1852, y tomo como referente a código Napoleónico de 1804, posteriormente de igual manera es abordado en el código de 1936.

Si bien es cierto que el texto referente a la responsabilidad no era el mismo TRAZEGNIEC aclara que “el Code Napoleón, al igual que en los códigos peruanos de



1852 y de 1936, se hace mención a hechos, descuido e imprudencia como hipótesis que dan lugar a responsabilidad”. (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 135) Haciendo una revisión al Código de 1936 en el Art, 1136° dentro de los principios de la responsabilidad, el texto es muy parecido al de 1852 y de igual manera hace referencia a los hechos causados por descuido e imprudencia como causal para indemnizar.

El dolo como un elemento subjetivo es también mencionado en el ámbito penal, pero existe una clara diferenciación, con lo que respecta a lo penal el Juez castigara al sujeto en nombre de la sociedad buscando una sanción y en comparación en la responsabilidad civil, cuando exista dolo lo que va a buscar el Juez es resarcir el daño ocasionado.

Con respecto a la víctima, es potestad de cada uno reclamar una reparación de los daños causados, ya sea por vía Civil o Penal, o puede accionarse por ambas. En el caso de que la víctima decida realizar un proceso penal y que conjuntamente solicite la reparación civil, el Juez tendrá que establecer la indemnización pero con criterios de la responsabilidad civil, “aún cuando la víctima opte por exigir la reparación en la vía penal por razones de economía procesal o cualesquiera otras, el Juez penal debía resolver este punto de acuerdo con las disposiciones civiles sobre responsabilidad extracontractual para los efectos de establecer la responsabilidad y el monto de la reparación de la cosa y de la indemnización por el perjuicio material o moral”. (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 139)

Por lo tanto, ya sabemos que el dolo puede ser tocado en el ámbito penal como el civil, pero nos preguntamos, que es el dolo en la responsabilidad civil. Como concepto



general tenemos que el dolo es la intención deliberada de causar daño a otro, para Carlos A. Molina Sandoval, “la conducta dolosa se relaciona con la ejecución de un acto ilícito a sabiendas (o con intención) de provocar un daño en el patrimonio ajeno (o incluso afectar los intereses ajenos “no reprobado por el ordenamiento jurídico” (Molina Sandoval, 2018, pág. 2)

b) La culpa

Son los actos realizados por la persona, pero por negligencia o falta de cuidado afectan a otras personas en su integridad física o patrimonialmente, los hechos se hace una comparación con los que hubiera tenido una persona diligente o persona normal, por ejemplo: en un accidente de tránsito donde el Sr. Juan perdió tiempo discutiendo en casa con su esposa, decide acelerar su vehículo por estar retrasado y poder llegar a su centro de trabajo a la hora establecida, de pronto cruza la avenida una persona y es atropellada y por más que el Sr. Juan trato de frenar y evitar el accidente, por el exceso de velocidad tubo un desenlace fatal, es así que el Juez evaluara la situación subjetiva del agente, comparando con otro conductor que hubiese estado en condiciones normales, el accidente es más probable que no hubiese pasado.

Por el ejemplo antes mencionado podemos darnos cuenta que la culpa es medida por el grado de negligencia que tenga el agente, comparado con una persona en situaciones normales, mas no por el resultado de los hechos. “Las convicciones del Juez sobre lo que es prudente y razonable están sujetas a los cambios de las circunstancias que pueden hacer que una conducta imprudente se vuelva prudente y que una conducta



irrazonable o "anormal" se vuelva razonable y normal". (de Trazegnies Granda, 2001, pág. 147)

- **El principio objetivo**

De lo antes mencionado, el principio subjetivo se encuentra enmarcado en el 1969° siendo la culpa y el dolo sus elementos principales, y seguido a este artículo tenemos al principio objetivo que de igual manera está tipificado en el 1970° del Código Civil.

La objetividad como principio, ya no se encarga de averiguar si el agente que ocasiono el daño fue realizado por dolo o culpa, lo importante es si el agente al causar el daño lo realizo con un bien peligroso o por una actividad riesgosa, por lo tanto automáticamente se convierte en responsable.

Analizando los significados de riesgo y peligro se entiende que lingüísticamente son parecidos, pero el Dr. OSTERLING parece haber encontrado el porqué de la similitud de palabras en el artículo 1970° "La reiteración parece obedecer más bien al deseo del legislador de que no quede duda de que todo aquello que genere la proximidad de un daño está sujeto a la responsabilidad objetiva". (Osterling Parodi, Tratado de las Obligaciones, 2001, pág. 172) "Hablar no solo de riesgo o de peligro (por separado) sino de "riesgo o peligro" (conjuntamente) equivale a decir "todo lo que en cualquier forma puede engendrar peligro". (Osterling Parodi, Tratado de las Obligaciones, 2001, pág. 173)



Por consiguiente, entendemos que la responsabilidad objetiva nace de la utilización de bienes peligrosos o riesgosos, por lo general esta objetividad está más desarrollada en los procesos judiciales por accidentes de tránsito, donde los Jueces bajo la normativa existente plasmada en el artículo 1979°, sancionan a las personas que hagan uso de los bienes riesgosos o peligrosos.

El riesgo o peligro no solamente está en la conducción de automóviles, buses, camiones, transporte aéreo, ferrocarriles, etc., sino también se encuentra en las empresas eléctricas, manufactureras, metalúrgicas, etc. De esta manera los operadores de justicia determinarían de manera objetiva ante un accidente que tenga consecuencias con lesiones e incluso la muerte de personas.

2.2.7. El accidente

Un accidente es un hecho inesperado y que afecta el normal desarrollo de las personas, esta puede provocar daños como lesiones incluso la muerte y también daños materiales, “un accidente es un suceso no planeado y no deseado que provoca un daño, lesión u otra incidencia negativa sobre un objeto o sujeto”. (Wikipedia, 2020)

2.2.7.1. Tipos de Accidentes

- a) **Accidentes en el hogar:** Los accidentes dentro del hogar si bien no son tan frecuentes pero las más frecuentes son las intoxicaciones, quemaduras, torceduras, herida, etc.



- b) Accidentes en el trabajo:** Los accidentes laborales serán de acuerdo a tipo de trabajo, por ejemplo en las fábricas tendremos quemaduras, congelamiento, inmersión, electrocución, etc. Por otro lado hay trabajos de menor riesgo, como oficinas, centros comerciales, pero como en cualquier labor existe in riesgo y no está exento de que haya accidentes.
- c) Accidentes de tránsito:** Este tipo de accidentes es uno de los más comunes, y es una de las causas más frecuentes de muertes y lesiones en personas, tenemos una variedad de accidentes de tránsito como Choques, atropellamientos, volcaduras, etc. “Los accidentes de tránsito se entiende al cambio, modificación o alteración ocurrido en las vías públicas, causado por las personas, animales o cosas inanimadas y especialmente por los vehículos, del cual resultan lesiones, daños o perjuicios a la vida humana y a los bienes (protegidos)”. (Villar, Pasion por el Derecho, 2017)
- d) Accidentes en el campo:** Por la distancia a la que se encuentra de las ciudades es mínima la cantidad de accidentes que ocurre en el campo, pero no quiere decir que no ocurra, las caídas, ataque por animales, incendios, huaycos, derrumbes, etc. Son propios del campo.
- e) Accidentes en la infancia:** Los niños muchas veces por su corta edad son víctimas de caídas en casa o en colegios, los producidos durante el transporte, las intoxicaciones y las quemaduras.



- f) **Accidentes en la calle:** También es uno de los tipos de accidente bastante frecuente, íntimamente relacionado con los accidentes de tránsito, pero conjuntamente con ellos existe robos con consecuencias de lesiones e incluso la muerte, la caída de escombros de las casas, ataques de perros, y otros.

Después de haber enumerado algunos de los tipos de accidentes que ocurren a diario, ampliaremos sobre los accidentes de tránsito, que es uno de los temas que corresponde al desarrollo de la presente tesis.

2.2.7.2. Accidente de Tránsito

Como lo mencionamos anteriormente los accidentes de tránsito son una de las causas más frecuentes de muertes y lesiones en el mundo y lamentablemente también lo es en nuestra patria, con una cifra de casi 250 muertes cada mes. De acuerdo con el portal web el Búho a “nivel nacional, de acuerdo con las recientes estadísticas de la Policía Nacional y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), se han registrado más de 90.000 siniestros en las calles del país que dejaron 61.512 heridos y 3.245 fallecidos. Al cierre del año 2019 el número de siniestros viales ascendió a 94.685; y para el año 2020 se proyecta que el número de siniestros viales ascenderá a 95.989”. (buho, 2020)

Los accidentes de tránsito se vuelto una constante y estos afectan en todos los niveles de la sociedad, se sabe también que los accidentes son casos fortuitos, no previstos



y su desenlace radica en muchos factores como la falta de cuidado, exceso de velocidad, fallas mecánicas, imprudencia del peatón y otros. Así mismo un artículo publicado todavía en el año 1987 nos mencionaba que “Los accidentes de tránsito han dejado de ser un dominio exclusivo de los países desarrollados y se han convertido en una de las principales causas de lesiones, invalidez y muerte en algunos de los países en desarrollo”. (Bangdiwala Perez, 1987, pág. 1)

De acuerdo al Reglamento Nacional de Transito Decreto Supremo N°. 033-2001-MTC Art. 2°. - Para los fines del presente Reglamento se entenderá por accidente: Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos, así mismo nuestro departamento se encuentra dentro de las cisco ciudades con más accidentes de tránsito, siendo la capital Lima la que ocupa el primer lugar.

1- Lima (52%)
2- La Libertad (7%)
3- Arequipa (5%)
4- Piura (4%)
5- Cusco (4%)

Factores que originan los accidentes de tránsito comprendidos en el año 2018.

Fuente: Anuario estadístico de la Policía Nacional del Perú, 2018 N= 90,059



Factores relacionados con el conductor	#	%
Exceso de velocidad	25048	27.8
Imprudencia del conductor	25858	28.7
Conductor ebrio	6602	7.3
Imprudencia del pasajero	1054	1.2
Desacato de las señales de tránsito	997	1.1
Exceso de carga	386	0.4
Total	59945	66.6

Factores relacionados con el peatón	#	%
Imprudencia del peatón	5351	5.9
Ebriedad del peatón	726	0.8
Desacato de las señales de tránsito	221	0.2
Total	6298	7.0

Factores relacionados con el Vehículo	#	%
Falla mecánica	1929	2.1
Falta de luces	405	0.4
Total	2334	2.6



Factores relacionados con el medio ambiente	#	%
Pista en mal estado	1690	1.9
Señalización defectuosa	478	0.5
Factor ambiental	811	0.9
Total	2979	3.3

Otros Factores	#	%
Otros	18503	20.5

Del total de los accidentes de tránsito tenemos que el 60.6% corresponde a varones cuyas edades que inciden mayormente oscilan entre los 20 a 29 años.

Por otra parte el 39.4% corresponden a las mujeres, y de igual manera en su mayoría las edades oscilan entre los 20 a 29. El análisis corresponde al Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades – MINSA

2.2.7.3. Tipos de Accidentes de Tránsito.

Existen varios tipos de accidente, los cuales la gran parte son ocasionados por causas humanas, (conductores y peatones), pero también en menor medida existen accidentes por causas donde interviene la naturaleza.

a) Salidas de la vía, vuelco y pérdida de control.



Es un tipo de accidente donde el vehículo sale de la vía produciéndose volcaduras, choques a cerros, arboles, por lo general ocurre por exceso de velocidad, sueño, o por evitar el choque con otro vehículo, cuyo conductor pierde el control del vehículo y puede impactar con otros objetos.

b) Arrollamientos (atropellamientos).

En este caso es cuando una o varias personas son investidas por un vehículo en movimiento, estos accidentes por lo general, sucede cuando las personas cruzan la carreteras intempestivamente, también es producto de la negligencia del conductor, en la que inclusive salen de la vía, envistiendo todo lo que encuentren al paso, este accidente constituye casi una tercera parte del total de los accidentes.

Existen varias formas de atropellamiento pero nombraremos las más comunes:

- Atropellamiento por impacto, esto ocurre cuando un vehículo golpea a la persona con alguno de sus lados, la gravedad de las lesiones, e incluso la muerte será de acuerdo a la velocidad del vehículo que impacta a la víctima.
- Aplastamiento, se origina cuando un vehículo pasa por encima de la víctima, esta clase de accidente de tránsito puede ocasionar lesiones graves e inclusive ser fatal.
- Arrastre, es un tipo de accidente de tránsito en donde la víctima se sujeta de alguna parte del vehículo y se produce un arrastre que puede ser por una distancia larga o



corta y de esta por lo general se producen escoriaciones que van de graves a muy graves.

c) Colisiones (choques) entre vehículos.

Es uno de los accidentes más comunes, por lo tanto, es una de las más frecuentes causas de lesiones y muertes en personas, así mismo los choques entre vehículos dejan cuantiosos gastos económicos para los propietarios.

d) Colisiones múltiples o en cadena.

De igual manera con el tema anterior pero donde existen dos o más vehículos involucrados, esto por lo general se da cuando hay muchos vehículos circulando en una misma vía, casi siempre por exceso de velocidad que también esta deja muchos heridos y muertos, así también cuantiosas gastos económicos.

2.2.8. La responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito.

2.2.8.1. El automóvil como bien riesgoso.

La definición que le da la Real Academia de la Lengua Española es la siguiente: Que se mueve por sí mismo. Dicho principalmente de los vehículos que pueden ser guiados paramarchar por una vía ordinaria sin necesidad de carriles y llevan un motor, generalmente de combustión interna o eléctrico, que los propulsa. (Real Academia de la



Lengua, 2019) De este concepto podemos desprender algo importante, que es el hecho de que se puede mover solo, por lo tanto genera su propia fuerza, entonces desde ese punto de vista ya se convierte en un bien riesgoso.

Tenemos conocimiento que por más cuidadoso y respetuoso de las normas de tránsito sea el conductor, en algún momento de su vida tendrá un accidente, es más un hecho de probabilidades y cada vez es más frecuente ver por las calles y en las noticias. “No podemos, entonces, llegar a la conclusión de que el conductor que jamás ha sufrido un accidente de tránsito, debe ello a su diligencia. Lo que puede haber ocurrido, con mayor certeza, es que haya tenido una mayor “suerte” en el juego” (Valdivia Rodriguez, 2017). En tal sentido los vehículos al poder generan su propia fuerza, tamaño y velocidad lo convierte en un instrumento peligroso, pero que debido a la importancia de este es permitido dentro de la sociedad.

No podemos negar que los vehículos se han convertido en algo primordial dentro de la sociedad, pero como ya lo mencionamos, es un bien riesgoso pero por la necesidad, no se prohíbe su utilización. Los precedentes jurisdiccionales en la mayoría de casos automáticamente aplican el artículo 1979° del Código Civil Peruano, para establecer la responsabilidad de los conductores y/o propietarios por tener la naturaleza de un bien riesgoso o peligroso.

2.2.8.2. Naturaleza de la responsabilidad civil que surge del accidente de tránsito.



La naturaleza de la responsabilidad en un accidente de tránsito deviene de la objetiva, esto quiere decir que ante un hecho de esta naturaleza, los operadores de justicia solo calificarán los resultados, más no los elementos subjetivos de agente, la culpa o el dolo. “Dentro de este criterio, los causantes del accidente responderán por el solo hecho de haber ocasionado el daño, sin entrar a juzgar si su comportamiento fue diligente o no”. (Valdivia Rodriguez, 2017)

No podemos dejar de mencionar que también existe responsabilidad sin que exista un daño, por ejemplo: un persona que se encuentra en estado de ebriedad y conduce su vehículo, el maneja prudentemente sin trasgredir las reglas de tránsito, pero más adelante es detenido en un operativo policial, por este hecho es sancionado administrativamente con multas y penalmente es denunciado por el delito de peligro común.

2.2.8.3.Eximentes de responsabilidad.

Así mismo el Reglamento Nacional de Tránsito en el Artículo 276° Presunciones de responsabilidad respecto del peatón, nos menciona claramente que si bien es cierto que el peatón tiene el beneficio de la duda, puede ser también responsable de un accidente que pueda ocurrir. El artículo en mención establece los siguientes:

- a) Cruzar la calzada en lugar prohibido.
- b) Pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva.



- c) Transitar bajo la influencia de alcohol, drogas o estupefacientes.
- d) Cruzar intempestiva o temerariamente la calzada.
- e) Bajar o ingresar repentinamente la calzada para intentar detener un vehículo.
- f) Subir o bajar de un vehículo en movimiento o por el lado izquierdo. (Ministerio de Transportes y, 2018)

Ante la presencia de alguno de los puntos mencionados serán causales de la ruptura del Nexo Causal, como ya lo mencionamos, en estos caso no existiría una responsabilidad por parte del conductor y/o propietario, ya que si actuó respetando las normas de tránsito y el peatón incurrió en alguno de estos supuestos, a pesar del beneficio de las duda, el conductor quedaría liberado de los cargos. “Cabe aquí la aplicación del artículo 1972° del Código Civil, dado que quien conduce un vehículo automotor o su propietario, no serán responsables si acreditan que el daño se debió a *caso fortuito, hecho de un tercero o de la propia víctima*”. (Valdivia Rodriguez, 2017)

La doctrina refiere que “en suma, para que la conducta culposa de la víctima opere como eximente de responsabilidad “debe aparecer como la única causa del daño y presentar las características de imprevisibilidad e inevitabilidad” (de Espanés, 2014)

2.2.8.4. La carga de la prueba en la responsabilidad civil por accidentes de tránsito.

Conforme a lo establecido en el Art. 169° del Código Procesal Civil, dispone que la carga de probar corresponde a quien afirma los hechos que configuran su



pretensión o a quien los contradice alegando hechos nuevos, así mismo la doctrina la conceptualiza “como la necesidad de las partes de probar los hechos que constituyen el supuesto fáctico de la norma jurídica que invocan a su favor a riesgo de obtener una resolución desfavorable a sus pretensiones y resistencias”. (Torras Coll, 2017)

Como ya lo mencionamos anteriormente, se le atribuye la responsabilidad automáticamente al conductor y/o propietario del vehículo en un accidente, esto basado en el precepto legal del artículo 1970° del Código Civil, pero corresponde al interesado probar que los hechos que se le atribuyan fueron por culpa de la víctima, un tercero o caso fortuito. Teniéndose en cuenta que la responsabilidad civil por accidente de tránsito es objetiva por calidad de bienes riesgosos y por el riesgo creado por los vehículos puestos en circulación, así como por la irrelevancia de que el agente dañante tenga que probar su ausencia de culpa, (Valdivia Rodríguez, 2017) el agente tendrá que acreditar la ruptura del nexo causal o probar la concausa.

2.2.8.5. Los seguros en los accidentes de tránsito.

Tal como lo establece el Reglamento Nacional de Tránsito, los seguros son obligatorios y es responsabilidad del propietario adquirirlos. El seguro obligatorio contra accidentes de tránsito (SOAT) en adelante, representa el pago económico que se realiza ante una empresa aseguradora, con la finalidad de que, en el caso que ocurra un accidente de tránsito y tenga como consecuencia lesiones o muerte de los ocupantes del vehículo o terceros no ocupantes, obtengan una indemnización por el daño causado, esta es totalmente independiente de la reparación civil que la víctima pueda solicitar.



El conductor y/o propietario del vehículo es responsable y será sancionado administrativamente, en el caso de que no contase con el SOAT vigente, cabe resaltar que la vigencia regular del seguro tiene la duración de un año, y el monto es variable de acuerdo al número de ocupantes y al grado de siniestralidad del vehículo, con respecto a la sanción administrativa, corresponde a la Policía Nacional, Sutran, Inspectores de tránsito, hacer efectiva la multa con la retención del vehículo hasta que se haga el correspondiente pago.

El artículo 29 del D.S 024-2002-MTC establece los montos que serán abonados a las víctimas o en caso de muerte a los deudos, (024-2002-MTC, 2005)

- Muerte c/u: Cuatro (4) UIT
- Invalidez permanente c/u hasta: Cuatro (4) UIT
- Incapacidad temporal c/u hasta: Una (1) UIT
- Gastos médicos c/u hasta: Cinco (5) UIT
- Gastos de sepelio c/u hasta: Una (1) UIT

En los casos de que el propietario no cuente con el SOAT vigente y ocurra un accidente, se hará cargo de los gastos ocasionados producto de este, hasta la cantidad establecida de acuerdo con D.S 024-2002-MTC, independientemente de la reparación civil que pudiera acarrear. (Aspeseq, 2019)



2.2.9. La responsabilidad extracontractual del peatón.

Por lo ya mencionado, la responsabilidad extracontractual se fundamenta en el deber de no dañar, si esto ocurriera el agente estará obligado a repararlo, por lo tanto nos hacemos la interrogante: ¿Qué consecuencias trae si un peatón por su imprudencia causa un accidente de tránsito? ¿Será posible que el peatón imprudente pueda reparar el daño causado?

De acuerdo con la doctrina y también la legislación vigente, cuando existe un accidente de tránsito y el peatón es responsable, la terminología utilizada es la culpa exclusiva de la víctima, lo cual eximirá de responsabilidad al conductor y/o propietario del vehículo. “Así, se establece que cuanto mayor sea el grado o porcentaje de responsabilidad del perjudicado menor será el «quantum» de la indemnización. El grado óptimo de responsabilidad no dará lugar a resarcimiento alguno. En cambio, cuanto menor sea el grado de responsabilidad del perjudicado mayor será la indemnización” (de Dios de Dios, 2011, pág. 7).

Respondiéndonos a la primera pregunta, las consecuencias de la imprudencia por parte del peatón pueden variar, desde leves hasta graves, pueden afectar los bienes, así como a las personas, e inclusive con la muerte de las mismas.

En cuanto a la segunda pregunta, realmente hasta el momento no encontramos jurisprudencia que nos mencione que los peatones se harían cargo de los daños que puedan ocasionar producto de su imprudencia, y creemos que esto es bajo el principio de



la manipulación del bien riesgoso, concordante con el artículo 1970° del código civil, que viene a ser el vehículo, por lo tanto el directo responsable es el propietario y/o conductor, pero de algún modo si se puede liberar de la responsabilidad, si se demuestra que quien acciono dicho evento es el peatón. “No cabe duda de que la conducta o negligencia del perjudicado supone una circunstancia exoneradora de responsabilidad que, junto a la fuerza mayor, caso fortuito y la acción de tercero, cierra la puerta a la responsabilidad del dañante y la abre a la autorresponsabilidad del dañado” (de Dios de Dios, 2011, pág. 9)

Ahora bien, que sucede si el peatón resulta ileso, pero ocasiono un accidente, correrá la misma suerte el conductor y/o dueño del vehículo, en este caso ya no se consideraría victima ni perjudicado, más al contrario el dueño y/o conductor serian laos perjudicados, por lo tanto si se podría pedir un reparación por daños y perjuicios.

Corresponderá a los Magistrados determinar si el que ocasiona un accidente de tránsito y resulta ileso podrá reparar los daños causados.

2.2.10. La responsabilidad penal del peatón.

La responsabilidad penal del patón en un accidente de tránsito, no se encuentra contemplada expresamente por nuestro ordenamiento jurídico, por otra parte nuestra legislación tiene un modelo garantista, donde el peatón es protegido y pone como único culpable ante un accidente al conductor, propietario o empresario. Revisando nuestra legislación, propiamente el Código Civil, Ley general de Transito y Reglamento General de Transito, en cuanto a la primera encontraremos como máxima sanción, si se podría



decir sanción, que el conductor que demuestre que participo con la debida diligencia, conducción del vehículo respetando las normas de tránsito y el peatón fue imprudente, solo en ese caso el conductor y/o propietario no estarán obligados a pagar una reparación civil.

En cuanto a la Ley general de Transito y Reglamento General de Transito, las sanciones son tocadas con bastante amplitud hacia el conductor, propietario o empresa, y en cuanto al peatón existe una tabla de sanciones económicas.

Por otra parte la responsabilidad penal del peatón, debería ser tratada en la vía penal siempre y cuando se configure los elementos para que sea sancionado penalmente. Estos elementos son la acción típica, la antijurídica y la culpabilidad del agente, bajo estos presupuestos creemos que si podría existir una responsabilidad penal de parte del peatón si este lesiona un bien protegido, que vendría a ser la vida del conductor.

2.2.11. La imputabilidad penal del peatón.

Para un mejor entendimiento de la imputabilidad penal, la doctrina la define de la siguiente manera:

Para Florybeth Hernández, la imputabilidad como aquella acción u omisión que se genera a libre elección atribuida a un sujeto, la cual produce consecuencias por las que se debe cumplir y afrontar una determinada sanción. Etimológicamente el término



proviene de la raíz latina “imputare” que significa atribuir, asignar o poner en la cuenta o a cargo de alguien. (Hernández Arguedas, 2015)

Para Jorge Machicado la imputabilidad es la capacidad psíquica de una persona de comprender la antijuridicidad de su conducta y de no adecuar la misma a esa comprensión. (Machicado, 2013)

Por lo tanto la imputabilidad es la acción u omisión de un acto doloso o culposo, por parte de una persona y que está debidamente tipificado en el ordenamiento jurídico como una falta o delito. En contraposición con lo antes mencionado, existe factores para que la persona sea inimputable, esto quiere decir, que puede ser eximido de responsabilidad si cometió un hecho doloso o culposo, bajo ciertas circunstancias.

Las causas que atenúan o eximen de responsabilidad penal, están comprendidas en el artículo 20° del Código Penal Peruano, en la se menciona varios puntos por las cuales la persona se puede liberar de parte o toda responsabilidad, como por ejemplo, los que poseen anomalía psíquica, grave alteración de la conciencia; los menores de 18 años, las personas que actúan en legítima defensa, personal de Fuerzas Armadas, Policía Nacional, en cumplimiento de su deber, (Editores, 2016)

En cuanto a las imputabilidad del peatón, para que este pueda atenuar o ser liberado de toda responsabilidad, tendrá que estar incluido en el numeral 1 del artículo 20° de Código Penal Peruano, y que textualmente establece “El que por anomalía psíquica, grave alteración de la conciencia o por sufrir alteraciones en la percepción, que



afectan gravemente su concepto de la realidad, no posea la facultad de comprender el carácter delictuoso de su acto o para determinarse según esta comprensión” (Editores, 2016, pág. 63).

Así mismo el numeral 2, hace mención a la mayoría de edad, que es de 18 años, por lo tanto, si un peatón, esta ebrio, con sustancias psicotrópicas, tiene anomalías mentales, o simplemente es menor de edad, la responsabilidad es atenuante o incluso eximente.

Muy por el contrario, en el caso de los conductores, si se demuestra que está bajo algún efecto de alcohol mayor al 0.5 gramos por litro o drogas, las penas se agravan tal como lo establece el artículo 274° del código Penal. A nuestro criterio, las sanciones y penas deberían ser iguales para el peatón, como para el conductor, si bien es cierto que el peatón se encuentra en desventaja con respecto al vehículo, no es razonable que las personas en estado de ebriedad o bajo influencia de drogas sean amparadas por la norma y no sean sancionadas de igual forma, por ejemplo: Una persona que goza de todas sus capacidades, planea con sus compinches asaltar a una persona, pero sabe que drogado la pena será más leve si lo atrapan, este sujeto se vale de la norma para disminuir la gravedad de los delitos.

Debemos mencionar también, para que el peatón pueda ser sancionado debe de establecerse los elementos del delito, que son típico, antijurídico y culpable.



- **Típico o tipicidad.-** El delito solo puede ser una conducta que se corresponde con un tipo penal claramente formulado. Lo definitivo es señalar que no hay delito sin tipo legal: es decir, que bajo la conminación penal solo caen aquellas acciones formuladas claramente en especies de delitos definidos por el derecho positivo como el homicidio, el robo o la estafa. (Justicia, 2017)

- **Antijuricidad.-** Significa contradicción con el derecho y el ordenamiento jurídico. (Justicia, 2017)

- **Culpabilidad.-** La conducta se debe reprochar jurídicamente al sujeto por no haber hecho lo que debía hacer, cuando sabía que estaba haciendo algo distinto de lo obligado por el mandato o lo prohibido por él. Las condiciones dentro de las que actuó u omitió son consideradas por el derecho suficiente para permitirle optar entre cumplir el mandato o violarlo. (Justicia, 2017)

2.2.12. La sanciones administrativas para los peatones

En cuanto a las sanciones administrativas para los peatones, se encuentran en la ley general de transportes artículo 24. 5 “Los peatones son responsables de las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional respectivo”, (Ley general de transporte, 2020) por lo tanto el artículo solo hace mención a la responsabilidad que tendrá el peatón cuando le apliquen una multa, también el Reglamento General de Transito, establece en el artículo 61° las obligaciones del peatón, y quien tendrá que acatar las disposiciones del presente reglamento y también las



disposiciones del policía de tránsito, ante el incumplimiento será responsable de las multas impuestas. En cuanto a las de multas para los peatones imprudentes se establece como infracción muy grave cuyo monto será el 3% de la UIT y como graves el 0.75% de la UIT y como leve 0.5% de la UIT, todas comprendidas en el artículo 319° de dicho Reglamento. (024-2002-MTC, 2005)

Cabe precisar que si bien es cierto que las normas de tránsito se encuentran vigentes, estas son letra muerta en cuanto a sanciones a los peatones, solo necesitamos salir a las calles y percatarnos de que casi nunca o nunca se sanciona a un peatón imprudente, hace unos años la Municipalidad Provincial del Cusco, tuvo una iniciativa en la que personajes disfrazados con trajes típicos se encontraban en las principales calles del centro de la ciudad, los cuales con látigo en mano hacían respetar los cruces peatonales, la preferencia de paso cuando el semáforo cambiaba de color, pero esa iniciativa es igual que las sanciones a los peatones, solo se aplicó por un periodo corto y como mencionamos líneas arriba, no es que este derogada las normas, simplemente no las ponen en acción.

En contraposición, en cuanto a las sanciones a los conductores de vehículos, cada vez es más dura, las multas son cuantiosas, e incluso hay sanciones con retención del vehículo y documentación del conductor, y es precisamente es el mismo Reglamento Nacional que debe multar tanto a los peatones como a los conductores.

Creemos que existe una suerte de parcialización, o que simplemente es más fácil y más rentable multar a los conductores, entendemos que los vehículos debido la cantidad



que existe son más propenso de infringir normas de tránsito, y los conductores en su mayoría son más temerarios, pero desde aquí nos preguntamos, ¿Cuál es la finalidad la Ley y su reglamentación si esta no se usa? Desde mi humilde opinión creo que se debería poner en práctica las multas a los peatones, así por el temor de generarse una deuda, respetaran las normas de tránsito, y por consiguiente se evitaria más accidentes de tránsito.

2.2.13. Legislación Comparada

2.2.13.1. La Responsabilidad Civil del peatón en Bolivia.

La legislación Boliviana en cuanto a la Responsabilidad Civil, aborda el tema en su Código Nacional de tránsito, en el Capítulo IX de los Peatones, artículo 77° que específicamente se refiere a la responsabilidad del peatón, y lo tipifica de la siguiente manera: Art. 77°.- **Responsabilidad del Peatón.**- “En todo accidente que ocurra por culpa del peatón, éste será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados”. (Código Nacional de Tránsito, 2020)

De igual manera en su Reglamento del Código del Tránsito, Título VI, Capítulo IV, de las Responsabilidades, abarca desde el artículo 398° al 404°, la responsabilidad del peatón es mencionada en el Art. 402°.- (**“Reparación de daños por el peatón”**) Si se comprobase que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón éste queda



obligado a reparar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente”.

(Reglamento del Código del Tránsito, 2015)

El Código Nacional de Tránsito Boliviano y su Reglamento del Código del Tránsito a pesar de que son del año 1973 y 1978 respectivamente, establecen la responsabilidad civil e incluso penal, en igualdad de condiciones entre peatón y conductor, y no existe una parcialización evidente como en nuestras leyes Peruanas.

2.2.13.2. La Responsabilidad Civil del peatón en Ecuador.

La responsabilidad civil del peatón está considerada en su Código Orgánico Integral Penal, en el Artículo 373.- **“Responsabilidad de las o los peatones, pasajeros o controladores.-** Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado con las penas previstas en los artículos correspondientes, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores”. (Codigo Organico Integral, 2014), conforme lo establece dicho artículo, el peatón no solo será pasible de una multa por ocasionar un accidente de tránsito, sino también se rompería el nexo causal y el conductor se liberara de responsabilidad.

2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

- **Responsabilidad:**



La responsabilidad “etimología le da como contenido la raíz latina *spondere* que tenía como acepción prometer, comprometerse, ligarse como deudor”. (Ramirez, La responsabilidad Civil, 2001) Por lo tanto la responsabilidad es la obligación de reparar el daño a la persona víctima de un hecho que puede ser por dolo o culpa.

- **Peatón:**

Es la persona que camina a pie por las calles de una ciudad, es decir no necesita de un vehículo para movilizarse, así mismo puede arrastrar un carruaje o empujar un coche, el cual solo será necesario el respeto de la normas de tránsito.

- **Concausa:**

“El daño no es consecuencia única y exclusiva de la conducta del autor, sino que la propia víctima ha contribuido y colaborado objetivamente a la realización de este daño”. (Valdivia Rodriguez, 2017) Por lo tanto ante un daño producido, la victima colaboro directamente con la realización de su propio daño.

- **Indemnización:**



La indemnización es la compensación por haber ocasionado un daño ya sea de manera activa o pasiva a otra persona. La forma común de compensar es con dinero, por tanto, la indemnización suele ser monetaria. (Trujillo, 2020) Ante la presencia de un daño, en su caso el responsable responderá económicamente de acuerdo a la proporción de los hechos, si los daños son materiales, se calculará de acuerdo al costo económico, y también lucro cesante y daño emergente y si existe un daño moral el Juez calculará de manera proporcional.

- **Reparación Civil.**

La Reparación Civil, es la compensación económica fijada por el Juez en un proceso penal, y se establece en la sentencia, si bien es parecida a la indemnización por daños y perjuicios, la reparación civil solo está presente en el ámbito penal, y la indemnización será solicitada en un proceso civil.



CÁPÍTULO III

3. METODOLOGÍA

3.1. DISEÑO METODOLÓGICO

3.1.1. Enfoque de Investigación

Descriptivo – Explicativo

3.1.2. Tipo de Investigación Jurídica

- Es un Enfoque cualitativo, utiliza la recolección y análisis de los datos para afinar las preguntas de investigación o revelar nuevas interrogantes en el proceso de interpretación. (Hernandez Sanpieri, 2014, pág. 7)
- Investigación de tipo inductivo (explorar y describir, y luego generar perspectivas teóricas).



- En la mayoría de los estudios cualitativos no se prueban hipótesis, sino que se generan durante el proceso y se perfeccionan conforme se recaban más datos; son un resultado del estudio.
- El tipo de investigación es Dogmática Propositiva, que es una investigación a la responsabilidad civil del peatón en un accidente de tránsito, siempre y cuando este no resulte con lesiones ni la muerte, por ello se planteara una propuesta legislativa para resolver el problema.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1. Población

La presente investigación tomara como población a todo el territorio del Perú, debido a que es un problema de índole nacional.

3.2.2. Muestra

Se tomara como muestra la ciudad del Cusco, extrayendo la última información en cuanto a accidentes de tránsito de la policía Nacional, específicamente de la Comisaria de Ttio, división de Accidentes de Tránsito.

3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS



3.3.1. Técnicas

En el presente trabajo de investigación utilizaremos las técnicas típicas y conocidas que son aplicables a la Ciencia del Derecho, son las siguientes:

- a) Revisión Documental.
- b) La entrevista.
- c) Búsqueda de jurisprudencia relacionada con el tema de investigación.

3.3.2. Instrumentos

- a) Guía de revisión documental.
- b) Guía de entrevista.
- c) Guía de búsqueda de jurisprudencia relacionada con el tema de investigación.



ANÁLISIS Y PRESENTACION DE RESULTADOS

La presente investigación está orientada a determinar si existe una responsabilidad civil por parte del peatón cuando éste ocasiona un accidente de tránsito; conforme a la doctrina y la legislación pertinente tenemos información de que nuestro sistema jurídico es garantista, destinado a proteger al más vulnerable, que en este caso sería el peatón comparado con el vehículo, que es considerado un bien peligroso.

En el avance de la investigación, hallamos muy buena cantidad de bibliografía referente a la responsabilidad extracontractual, pero no de igual manera referente a la responsabilidad del peatón.

Así mismo en nuestro ordenamiento jurídico existe cantidad de jurisprudencia referente a temas de responsabilidad tanto contractual como extracontractual, e inclusive jurisprudencia respecto a accidentes de tránsito, pero lamentablemente no hallamos ninguna en la que el peatón es quien se hace responsable de un accidente que pudo ocasionar.

En consecuencia con todo lo antes mencionado llegamos a las siguientes conclusiones y recomendaciones.



CONCLUSIONES

PRIMERA

En esta tesis se determinó que, la responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito, nuestra legislación Peruana es eminentemente garantista, está encargada de la protección de los más vulnerables, quienes vendrían a ser los peatones en comparación con los vehículos que son considerados como bienes riesgosos o peligrosos. Por ende no es posible encontrar norma alguna que castigue al peatón imprudente con la reparación de los daños y perjuicios.

SEGUNDA

En esta tesis se determinó que el peatón impudente podría no podría ser sancionado penalmente, debido a que el conductor y/o propietario son enteramente responsables de la conducción de un bien riesgoso y bajo el principio objetivo del artículo 1970° del Código Civil Peruano, solo en el caso de culpa única del peatón, el conductor y/o propietario quedara liberado de la responsabilidad que acarrea un accidente.

TERCERA

En esta tesis se determinó que no se sanciona con las respectivas multas a los peatones imprudentes, a pesar de que tenemos una normativa vigente, pero por olvido de las autoridades no se implanta dichas multas. La Policía Nacional, específicamente los de tránsito son los encargados de infraccionar a los peatones, pero simplemente no lo hacen.



RECOMENDACIONES.

1° Consideramos que la presente investigación debería ser tomada en cuenta por los operadores de justicia, como ya tenemos conocimiento que la norma jurídica protege al peatón, no debe de olvidarse del conductor y/o propietario, que también es un ser humano y que existe igualdad de derechos, y que muchas veces queda desprotegido por la Ley cuando existe un accidente de tránsito cuyo causante es el peatón.

2° Debe tenerse en cuenta que el conocimiento y respeto de las normas de tránsito por parte de los peatones y conductores evitara muchos accidentes de tránsito, por ende menos muertes y lesiones en personas, así mismo se evitara de gastos cuantiosos en multas, gastos materiales, reparaciones civiles, etc.

3° Debe de considerarse que, las autoridades pertinentes específicamente la Policía de tránsito, debería reactivar el uso de las papeletas para los peatones imprudentes, creemos que la población al tener conocimiento de las multas transitara con mayor cuidado y respetara las normas de tránsito.

4° Consideramos que esta tesis es un punto de partida para la elaboración de un proyecto de ley, en la que se pueda exigir una reparación civil al peatón imprudente que causo un accidente de tránsito, y que no solo sea el conductor y/o propietario el único responsable.



ASPECTOS ADMINISTRATIVOS

Cronograma de actividades

ACTIVIDAD	PERIODO 2020-2021				
	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	ENERO
ELABORACIÓN DEL PROYECTO	■				
NOMBRAMIENTO DEL ASESOR		■			
EXPEDICIÓN DE LA RESOLUCIÓN QUE DECLARANDO ACTO PROYECTO DE TESIS		■			
DESARROLLO DE LA TESIS			■		
EXPEDICIÓN DE LA RESOLUCIÓN DECLARANDO ACTA LA TESIS			■		
SUSTENTACIÓN ORAL Y PUBLICA DE LA TESIS				■	
EXPEDICIÓN DE CONSTANCIA DE GRADO					■



MATRIZ DE CONSISTENCIA

EL PROBELMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS GENERAL	CATEGORIAS DE ESTUDIO	METODOLOGÍA
General	General	Existe responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando este no haya resultado con lesiones graves o la muerte.	Categorías 1	Tipo de Estudio
¿Existe responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando este no haya resultado con lesiones graves o la muerte?	Determinar la responsabilidad civil del peatón que ocasiona un accidente de tránsito siempre y cuando este no haya resultado con lesiones graves o la muerte.		La responsabilidad civil.	Enfoque de Investigación: Cualitativa Tipo de Investigación Jurídica: Descriptivo
Secundarios	Específicos	HIPÓTESIS ESPECÍFICA	Categoría 2	Técnica
1. ¿El peatón imprudente podría también ser sancionado penalmente? 2. ¿El peatón imprudente actualmente es	1. Determinar si el peatón impudente podría también ser sancionado penalmente. 2. Determinar si el peatón imprudente actualmente es sancionado administrativamente.	1. Existe posibilidad de sancionar penalmente al peatón imprudente.	El peatón en los accidentes de tránsito.	Análisis Documental Población



sancionado administrativamente?		2. Existe actualmente sanción administrativa al peatón imprudente.		Ciudad del Cusco
---------------------------------	--	--	--	------------------



Bibliografía

- Bangdiwala Perez, S. I. (1987). Los accidentes de transito: problemas de salud en paices en desarrollo. *Boletin de la oficina sanitaria panamericana (OSP)*, 1-103.
- Bernal Fandiño, M. (2013). La naturaleza juridica de la responsabilidad civil derivada de la inobservancia de los devers colaterales de conducta. *Vniversitas*, 39-64.
- de Espanés, L. M. (2014). Imprudencia de Peatones. *Derecho y cambio social*, 1-7.
- de Trazegnies Granda, F. (2001). *La Responsabilidad Extracontractual*. Lima: Fondo Editorial.
- Editores, J. (2016). *Codigo Penal*. Lima: Cosidos.
- Fernandez Cruz, G. (2020). *Codigo Civil Comentado*. Lima: Gaseta Juridica.
- Gonzalez Cazorla, F. A. (2016). Ilicitud y justificacion: Algunas notas sobre la antijuricidad en el derecho de daños Chileno. *Revista de Derecho Civil*, 147-169.
- H., R. (2015). La responsabilidad contractual y extracontractual. *Responsabilidad y seguros*, 1-8.
- Ragonesi Esparza, C. (01 de junio de 2015). *UPNA*. Obtenido de <http://academica-e.unavarra.es/xmlui/bitstream/handle/2454/18399/72401TFMRagonesi.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Ramirez, F. V. (2001). *La responsabilidad Civil*. Lima: PUCP.
- Ramirez, F. V. (2001). *La Responsabilidad Civil*. Lima: PUCP.
- Scognamiglio, R. (2001). Responsabilidad contractual y extracontractual. *Ius et veritas PUCP*, 54-70.



Linkografía

- 024-2002-MTC, D. S. (19 de agosto de 2005). *Transparencia.mtc.gob.pe*. Obtenido de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_2797.pdf
- Aspeseg. (03 de diciembre de 2019). *Aspeseg*. Obtenido de <https://www.apeseg.org.pe/2019/12/preguntas-frecuentes-acerca-del-soat/>
- buho, E. (26 de febrero de 2020). *El buho*. Obtenido de <https://elbuho.pe/2020/02/mueren-250-personas-al-mes-victimas-de-accidentes-de-transito-en-el-pais/>
- Coca Guzman, S. J. (06 de agosto de 2020). *Pasion por el Derecho*. Obtenido de https://lpderecho.pe/caso_fortuito-fuerza_mayor-derecho-civil/
- Código Nacional de Tránsito, B. (2020). *Infoleyes*. Obtenido de <https://bolivia.infoleyes.com/norma/978/c%C3%B3digo-nacional-de-tr%C3%A1nsito-cnt>
- Codigo Organico Integral, P. (10 de febrero de 2014). *tbinternet.ohchr.org*. Obtenido de https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf
- Cusi Arredondo, A. (28 de febrero de 2015). *ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD EXTRACONTRACTUAL*. Obtenido de <https://andrescusi.blogspot.com/2015/02/elementos-de-la-responsabilidad.html>
- de Dios de Dios, M. Á. (2011). *Portal.uned.es*. Obtenido de http://portal.uned.es/pls/portal/docs/PAGE/UNED_MAIN/LAUNIVERSIDAD/UBICACIONES/06/PUBLICACIONES/REVISTA%20DIGITAL%20FACULTAD%20DE%20DERECHO/NUMEROS%20PUBLICADOS/NUMERO%20V/3%20BA%20ACC%389SIT-MIGUEL%20%381NGEL%20DE%20DIOS%20DE%20DIOS.PDF



- Fernandez Sessarego, C. (s.f.). *EL CÓDIGO CIVIL PERUANO DE 1984: SU ELABORACIÓN, SUS APORTES, LAS ENMIENDAS QUE RECLAMA*. Obtenido de <file:///C:/Users/jimmi/Downloads/12687-Texto%20del%20art%C3%ADculo-50438-1-10-20150521.pdf>
- Hernández Arguedas, F. (01 de julio de 2015). *Scielo*. Obtenido de https://www.scielo.sa.cr/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1409-00152015000200010
- Hernandez Sanpieri, R. (2014). *Metodologia de la Investigacion*. Mexico: INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- historico-juridicos, R. d. (2001). *Scielo*. Obtenido de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0716-54552001002300016
- Juridica, E. (2020). *Enciclopedia Juridica*. Obtenido de <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/dolo/dolo.htm>
- jurídica, E. (2020). *Enciclopedia jurídica*. Obtenido de <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/nexo-causal/nexo-causal.htm>
- Justicia, M. d. (marzo de 2017). *Minjus*. Obtenido de <https://www.minjus.gob.pe/wp-content/uploads/2017/03/Teoria-Del-Delito.pdf>
- Lex. (07 de agosto de 2018). *Pasion por el derecho*. Obtenido de <https://lpderecho.pe/indemnizacion-danos-termino-prudencial-casacion-3973-2006-lima/>
- Ley general de transporte, t. t. (2020). Obtenido de LEY 27181: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3106.pdf



Machicado, J. (mayo de 2013). *Apuntes Juridicos*. Obtenido de <https://jorgemachicado.blogspot.com/2013/05/imp.html#:~:text=La%20imputabilidad%20es%20la%20capacidad,la%20misma%20a%20esa%20comprensi%C3%B3n.&text=CONCEPTOS.,la%20misma%20a%20esa%20comprensi%C3%B3n>.

Ministerio de Transportes y, C. (2018). *Sutran*. Obtenido de <http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2018/09/C%C3%B3digo-de-Tr%C3%A1nsito-Spij-.pdf>

Molina Sandoval, C. A. (10 de septiembre de 2018). *La ley*. Obtenido de file:///C:/Users/jimmi/Downloads/Molina%20Sandoval,%20El%20dolo%20en%20la%20responsabilidad%20civil,%202018_stamped.pdf

Valdivia Rodriguez, C. M. (17 de septiembre de 2017). *Pasion por el Derecho*. Obtenido de <https://lpderecho.pe/actualidad-responsabilidad-civil-accidentes-transito/>

Villar, T. P. (22 de septiembre de 2017). *Pacion por el derecho*. Obtenido de <https://lpderecho.pe/casacion-3168-2015-lima-antijuricidad-responsabilidad-civil/#:~:text=A1%20respecto%2C%20uno%20de%20los,causado%20da%C3%B1o%20a%20otro%20u>

Osterling Parodi, F. (2001). La indemnizacion por daños y perjuicios. En F. O. parodi, *Tratado de las obligaciones* (págs. 396- 416). Lima: Fondo Editorial. Obtenido de <http://www.osterlingfirm.com/Documentos/articulos/La%20indemnizacion%20de%20da%C3%B1os.pdf>

Osterling Parodi, F. (2001). *Tratado de las Obligaciones*. Lima: Fondo Editorial.

Osterling Parodi, F. (s.f.). *www.osterlingfirm.com*. Obtenido de <http://www.osterlingfirm.com/Documentos/articulos/Inejecucion%20de%20Obligaciones.pdf>



Pastrana Espinal, F. (10 de marzo de 2017). *Pasion por el Derecho*. Obtenido de <https://lpderecho.pe/la-clasificacion-de-los-danos-en-la-responsabilidad-civil-2/>

Peralta Diaz, F. (04 de junio de 2018). *Revista Juridica Facultad de Jurisprudencia*. Obtenido de <https://www.revistajuridicaonline.com/2018/06/los-factores-de-atribucion-de-la-responsabilidad-civil-en-el-derecho-argentino-y-breves-referencias-al-derecho-civil-ecuadoriano/#:~:text=Los%20factores%20de%20atribuci%C3%B3n%20son,atribuirlo%20a%20una%20dete>

Solis Cordova, M. (03 de diciembre de 2018). *Pasion por el Derecho*. Obtenido de https://lpderecho.pe/cuatro-elementos-responsabilidad-civil-imputabilidad-proposito-casacion-3470-2015-lima-norte-modificaciones-introducidas-decreto-legislativo-1384/#_ftn5

Real Academia de la Lengua, E. (2019). *Rae.es*. Obtenido de <https://dle.rae.es/autom%C3%B3vil>

Reglamento del Código del Tránsito, B. (22 de diciembre de 2015). *Portal Juridico Lex ivox*. Obtenido de <https://www.lexivox.org/norms/BO-RE-RS187444.html>

Rioja Bermudez, A. (17 de octubre de 2012). *Bloc.PUCP*. Obtenido de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/seminariotallerdpc/2012/10/17/factores-de-atribucion-en-la-responsabilidad-civil-extracontractual/>

Torras Coll, J. M. (19 de octubre de 2017). *Elderecho.com*. Obtenido de <https://elderecho.com/la-carga-de-la-prueba-y-sus-reglas-de-distribucion-en-el-proceso>

[civil#:~:text=La%20carga%20de%20la%20prueba%20puede%20ser%20definida%20co%20loma,a%20sus%20pretensiones%20y%20resistencias.](https://elderecho.com/la-carga-de-la-prueba-y-sus-reglas-de-distribucion-en-el-proceso)



Trujillo, E. (2020). *Economipedia*. Obtenido de

<https://economipedia.com/definiciones/indemnizacion.html#:~:text=La%20indemnizaci%C3%B3n%20es%20la%20compensaci%C3%B3n,la%20indemnizaci%C3%B3n%20suele%20ser%20monetaria.>

Union, U. P. (2018). *studocu*. Obtenido de

<https://www.studocu.com/pe/document/universidad-peruana-union/psicopatologia-i/apuntes/codigo-civil-de-1852-pdf-peruano/5604456/view>

Villar, T. P. (25 de agosto de 2017). *Pasion por el Derecho*. Obtenido de

<https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-accidentes-transito/>

Wikipedia. (2020). *Wikipedia*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente>

<http://www.encyclopedia-juridica.com/d/nexo-causal/nexo-causal.htm>

<https://lpderecho.pe/indemnizacion-danos-termino-prudencial-casacion-3973-2006-lima/>